Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. spalio 4 d.*

(Tekstas ištaisytas 2024 m. gruodžio 19 d. ir 2025 m. kovo 12 d. nutartimis)

Turinys

I. Teisinis pagrindas . . . 14

A. Tarptautinė teisė . . . 14

B. Sąjungos teisė . . . 16

1. Teisės nuostatos, reglamentuojančios darbo laiko trukmę . . . 16

a) Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 . . . 16

b) Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 . . . 18

c) Reglamentas 2020/1054 . . . 19

2. Teisės aktai, kuriuose įtvirtintas įsisteigimo reikalavimas ir kuriais reglamentuojamas kabotažas ir kombinuotasis vežimas . . . 26

a) Direktyva 92/106/EEB . . . 26

b) Reglamentas Nr. 1071/2009 . . . 27

c) Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 . . . 28

d) Reglamentas 2020/1055 . . . 32

3. Teisės aktai dėl darbuotojų komandiravimo . . . 35

a) Direktyva 96/71/EB . . . 35

b) Direktyva 2014/67/ES . . . 37

c) Direktyva 2018/957 . . . 37

* Proceso kalbos: bulgarų, graikų, anglų, lietuvių, vengrų, lenkų ir rumunų.

d) Direktyva 2020/1057 . . . 37

4. Tarpinstitucinis susitarimas . . . 42

II. Ginčų aplinkybės . . . 43

III. Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme . . . 44

A. Byla C-541/20 . . . 44

B. Byla C-542/20 . . . 45

C. Byla C-543/20 . . . 46

D. Byla C-544/20 . . . 46

E. Byla C-545/20 . . . 47

F. Byla C-546/20 . . . 47

G. Byla C-547/20 . . . 48

H. Byla C-548/20 . . . 48

I. Byla C-549/20 . . . 49

J. Byla C-550/20 . . . 49

K. Byla C-551/20 . . . 50

L. Byla C-552/20 . . . 50

M. Byla C-553/20 . . . 51

N. Byla C-554/20 . . . 51

O. Byla C-555/20 . . . 52

P. Dėl bylų C-541/20–C-555/20 sujungimo . . . 52

IV. Dėl ieškinių . . . 53

A. Dėl Reglamento 2020/1054 . . . 53

1. Ieškinių pagrindų apžvalga . . . 53

2. Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio . . . 55

a) Dėl priimtinumo . . . 55

1) Šalių argumentai . . . 55

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 56

b) Dėl esmės . . . 57

1) Dėl teisinio saugumo principo pažeidimo . . . 57

i) Šalių argumentai . . . 57

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 60

2) Dėl proporcingumo principo pažeidimo . . . 66

i) Šalių argumentai . . . 66

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 68

– Dėl to, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumą . . . 69

– Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumo . . . 72

3) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo . . . 81

i) Šalių argumentai . . . 81

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 82

4) Dėl SESV garantuojamų pagrindinių laisvių pažeidimo . . . 86

i) Šalių argumentai . . . 86

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 89

5) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo . . . 93

i) Šalių argumentai . . . 93

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 94

6) Dėl Sąjungos teisės normų aplinkos apsaugos srityje pažeidimo . . . 97

i) Šalių argumentai . . . 97

ii) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 99

3. Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio . . . 102

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo . . . 103

1) Šalių argumentai . . . 103

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 106

i) Dėl to, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumą 106

ii) Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumo 108

– Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti 108

– Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio būtinumo 114

– Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumo 115

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo 117

1) Šalių argumentai 117

2) Teisingumo Teismo vertinimas 118

c) Dėl SESV nuostatų, susijusių su laisve teikti paslaugas, pažeidimo 121

1) Šalių argumentai 121

2) Teisingumo Teismo vertinimas 122

d) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo 123

1) Šalių argumentai 123

2) Teisingumo Teismo vertinimas 123

4. Dėl Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto 124

a) Pirminės pastabos 124

b) Dėl akivaizdžios vertinimo klaidos buvimo ir proporcingumo principo pažeidimo 125

1) Šalių argumentai 125

2) Teisingumo Teismo vertinimas 126

c) Dėl teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimo 127

1) Šalių argumentai 127

2) Teisingumo Teismo vertinimas 128

d) Dėl SESV 151 straipsnio antros pastraipos pažeidimo 131

1) Šalių argumentai 131

2) Teisingumo Teismo vertinimas 131

5. Dėl Reglamento 2020/1054 3 straipsnio 132

a) Šalių argumentai 132

b) Teisingumo Teismo vertinimas 134

6. Išvada dėl Reglamento Nr. 2020/1054 136

B. Dėl Reglamento 2020/1055 136

1. Ieškinių pagrindų apžvalga 137

2. Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas 139

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo 141

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumo vertinimo 141

i) Šalių argumentai 141

ii) Teisingumo Teismo vertinimas 145

2) Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumo 148

b) Dėl ieškinių kitų pagrindų, pateiktų dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas 148

3. Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio 148

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo 149

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo nagrinėjimo 150

i) Šalių argumentai 150

ii) Teisingumo Teismo vertinimas 150

2) Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo 152

i) Šalių argumentai 152

ii) Teisingumo Teismo vertinimas 156

– Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti . . . 157

– Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio būtinumo . . . 158

– Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo . . . 160

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo . . . 165

1) Šalių argumentai . . . 165

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 167

c) Dėl SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimo . . . 170

1) Šalių argumentai . . . 170

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 170

d) Dėl SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo . . . 172

1) Šalių argumentai . . . 172

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 175

e) Dėl SESV garantuojamų pagrindinių laisvių pažeidimo . . . 178

1) Šalių argumentai . . . 178

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 180

f) Dėl Sąjungos teisės normų ir Sąjungos įsipareigojimų aplinkos apsaugos srityje pažeidimo . . . 182

1) Šalių argumentai . . . 182

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 185

4. Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas . . . 189

a) Dėl teisinio saugumo principo pažeidimo . . . 190

1) Šalių argumentai . . . 190

2) Teisingumo Teismo vertinimas . . . 191

b) Dėl proporcingumo principo pažeidimo . . . 192

1) Šalių argumentai . . . 192

2) Teisingumo Teismo vertinimas 193

c) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo 194

1) Šalių argumentai 194

2) Teisingumo Teismo vertinimas 194

5. Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio 195

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo 195

1) Šalių argumentai 195

2) Teisingumo Teismo vertinimas 196

b) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir SESV 94 straipsnio pažeidimo 199

1) Šalių argumentai 199

2) Teisingumo Teismo vertinimas 200

c) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo 201

1) Šalių argumentai 201

2) Teisingumo Teismo vertinimas 201

6. Išvada dėl Reglamento 2020/1055 202

C. Dėl Direktyvos 2020/1057 202

1. Ieškinių pagrindų apžvalga 202

2. Dėl Sąjungos teisės normų, taikomų vairuotojų komandiravimui kelių transporto sektoriuje 204

3. Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 206

a) Dėl Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkto pažeidimo 207

1) Šalių argumentai 207

2) Teisingumo Teismo vertinimas 208

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo 210

1) Šalių argumentai 210

2) Teisingumo Teismo vertinimas 212

i) Pirminės pastabos 212

ii) Dėl nurodyto diskriminacinio požiūrio egzistavimo 213

– Dėl, kaip teigiama, diskriminacinio požiūrio į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, palyginti su dvišalėmis vežimo operacijomis 214

– Dėl, kaip teigiama, diskriminuojamojo požiūrio į kombinuotojo vežimo operacijas, palyginti su dvišalėmis vežimo operacijomis 217

c) Dėl proporcingumo principo pažeidimo 219

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo nagrinėjimo 219

i) Šalių argumentai 219

ii) Teisingumo Teismo vertinimas 221

2) Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo 225

i) Šalių argumentai 225

ii) Teisingumo Teismo vertinimas 229

– Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti 229

– Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių būtinumo 234

– Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo 235

d) Dėl SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimo 238

1) Šalių argumentai 238

2) Teisingumo Teismo vertinimas 238

e) Dėl SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo 239

1) Šalių argumentai 239

2) Teisingumo Teismo vertinimas 240

f) Dėl laisvo prekių judėjimo ir laisvės teikti paslaugas pažeidimo 243

1) Šalių argumentai 243

2) Teisingumo Teismo vertinimas 244

i) Dėl laisvo prekių judėjimo 244

ii) Dėl laisvės teikti paslaugas 244

g) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo 246

1) Šalių argumentai 246

2) Teisingumo Teismo vertinimas 247

4. Dėl Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies 250

a) Šalių argumentai 250

b) Teisingumo Teismo vertinimas 252

5. Išvada dėl Direktyvos 2020/1057 254

D. Bendra išvada dėl ieškinių 254

V. Dėl bylinėjimosi išlaidų 255

„Ieškiniai dėl panaikinimo – Pirmasis judumo dokumentų rinkinys („Judumo paketas“) – Reglamentas (ES) 2020/1054 – Maksimali kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmė – Minimalios pertraukos ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpiai – Vairuotojų darbo organizavimas taip, kad jie kas tris arba keturias savaites, nelygu atvejis, galėtų sugrįžti į savo gyvenamąją vietą arba į savo darbdavio veiklos centrą, kad pasinaudotų normaliu arba kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu – Draudimas normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį arba kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje – Antros kartos išmaniųjų tachografų (V2) įrengimo terminas – Įsigaliojimo data – Reglamentas (ES) 2020/1055 – Su įsisteigimo reikalavimu susijusios sąlygos – Pareiga grąžinti transporto priemones į įsisteigimo valstybėje narėje esantį veiklos centrą – Įpareigojimas dėl transporto priemonių ir vairuotojų, kurie paprastai būna įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičiaus – Kabotažas – Kabotažui nustatytas keturių dienų pertraukos laikotarpis – Nukrypti leidžianti nuostata, susijusi su kabotažu vykdant kombinuotojo vežimo operacijas – Direktyva (ES) 2020/1057 – Specialiosios vairuotojų komandiravimo taisyklės kelių transporto sektoriuje – Perkėlimo į nacionalinę teisę terminas – Vidaus rinka – Laisvei teikti transporto paslaugas taikoma speciali tvarka – Bendra transporto politika – SESV 91 ir 94 straipsniai – Pagrindinės laisvės – Proporcingumo principas – Poveikio vertinimas – Vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai – Teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principai – Aplinkos apsauga – SESV 11 straipsnis – Konsultavimasis su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Europos regionų komitetu“

Sujungtose bylose C-541/20–C-555/20

[Ištaisyta 2024 m. gruodžio 19 d. nutartimi] dėl 2020 m. spalio 23 d. (bylos C-541/20–C-550/20 ir C-552/20) ir 2020 m. spalio 26 d. (bylos C-551/20 ir C-553/20–C-555/20) pagal SESV 263 straipsnį pareikštų ieškinių dėl panaikinimo

Lietuvos Respublika, atstovaujama K. Dieninio, R. Dzikovič ir V. Kazlauskaitės-Švenčionienės, padedamų advokato R. Petravičiaus, A. Kisieliauskaitės ir G. Taluntytės (C-541/20 ir C-542/20),

Bulgarijos Respublika, iš pradžių atstovaujama M. Georgieva, T. Mitova ir L. Zaharieva, vėliau T. Mitova ir L. Zaharieva (C-543/20–C-545/20),

Rumunija, atstovaujama R. Antonie, L.-E. Baţagoi, M. Chicu, E. Gane, R.-I. Haţieganu, L. Lițu ir A. Rotăreanu (C-546/20–C-548/20),

Kipro Respublika, atstovaujama I. Neophytou (C-549/20 ir C-550/20),

Vengrija, atstovaujama M. Z. Fehér ir K. Szíjjártó (C-551/20),

Maltos Respublika, atstovaujama A. Buhagiar, padedamos *abogados* D. Sarmiento Ramírez-Escudero ir J. Sedano Lorenzo (C-552/20),

Lenkijos Respublika, atstovaujama B. Majczyna, M. Horoszko, D. Krawczyk ir D. Lutostańska (C-553/20–C-555/20),

ieškovės,

palaikomos

Belgijos Karalystės, iš pradžių atstovaujamos S. Baeyens, P. Cottin, L. Delmotte ir J.-C. Halleux, C. Pochet ir B. Van Hyfte, vėliau S. Baeyens, P. Cottin, L. Delmotte, C. Pochet ir B. Van Hyfte (C-552/20),

Estijos Respublikos, iš pradžių atstovaujamos N. Grünberg ir M. Kriisa, vėliau M. Kriisa (C-541/20, C-542/20, C-544/20, C-545/20, C-547/20–C-552/20, C-554/20 ir C-555/20),

Latvijos Respublikos, iš pradžių atstovaujamos K. Pommere, I. Romanovska ir V. Soņeca, vėliau J. Davidoviča, K. Pommere ir I. Romanovska (C-541/20–C-555/20),

Lietuvos Respublikos, atstovaujamos K. Dieninio, R. Dzikovič ir V. Kazlauskaitės-Švenčionienės, padedamų advokato R. Petravičiaus, A Kisieliauskaitės ir G. Taluntytės (C-545/20, C-547/20, C-549/20, C-551/20, C-552/20 ir C-554/20),

Rumunijos, atstovaujamos R. Antonie, L.-E. Baţagoi, M. Chicu E. Gane, R.-I. Haţieganu, L. Lițu ir A. Rotăreanu (C-541/20–C-545/20 ir C-549/20–C-555/20),

įstojusių į bylą šalių,

prieš

Europos Parlamentą, iš pradžių atstovaujamą I. Anagnostopoulou, O. Denkov, C. Ionescu-Dima, A. Tamás ir S. Toliušio, vėliau I. Anagnostopoulou, O. Denkov, C. Ionescu-Dima, W. D. Kuzmienko, B. D. Simon, S. Toliušio ir R. van de Westelaken,

atsakovą,

palaikomą

Danijos Karalystės, iš pradžių atstovaujamos J. Nymann-Lindegren, M. Søndahl Wolff ir L. Teilgård, vėliau V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff ir L. Teilgård, dar vėliau V. Pasternak Jørgensen ir M. Søndahl Wolff ir galiausiai C. Maertens ir M. Søndahl Wolff (C-541/20–C-555/20),

Vokietijos Federacinės Respublikos, iš pradžių atstovaujamos J. Möller ir D. Klebs, vėliau J. Möller (C-541/20–C-555/20),

Graikijos Respublikos (C-542/20, C-543/20, C-545/20–C-547/20 ir C-551/20),

Prancūzijos Respublikos, iš pradžių atstovaujamos A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ir N. Vincent, vėliau A.-L. Desjonquères ir N. Vincent, dar vėliau R. Bénard, J.-L. Carré, V. Depenne, A.-L. Desjonquères ir B. Herbaut ir galiausiai R. Bénard, M. Guiresse, B. Herbaut ir B. Travard (C-541/20–C-555/20),

Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, iš pradžių atstovaujamos A. Germeaux ir T. Uri, vėliau A. Germeaux (C-541/20–C-555/20),

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir J. Langer (C-541/20–C-555/20),

Austrijos Respublikos, atstovaujamos A. Posch ir J. Schmoll (C-541/20–C-555/20),

Švedijos Karalystės, iš pradžių atstovaujamos H. Eklinder, J. Lundberg, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ir O. Simonsson, vėliau H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ir O. Simonsson (C-541/20–C-555/20),

įstojusių į bylą šalių,

ir

Europos Sąjungos Tarybą, atstovaujamą M. Bencze, I. Gurov, A. Norberg, K. Pavlaki, V. Sandos, A. Sikora-Kalėda, A. Vârnav ir L. Vétillard,

atsakovę,

palaikomą

Danijos Karalystės, iš pradžių atstovaujamos J. Nymann-Lindegren, M. Søndahl Wolff ir L. Teilgård, vėliau V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff ir L. Teilgård, dar vėliau V. Pasternak Jørgensen ir M. Søndahl Wolff ir galiausiai C. Maertens ir M. Søndahl Wolff (C-541/20–C-555/20),

Vokietijos Federacinės Respublikos, iš pradžių atstovaujamos J. Möller ir D. Klebs, vėliau J. Möller (C-541/20–C-555/20),

Graikijos Respublikos (C-542/20, C-543/20, C-545/20–C-547/20 ir C-551/20),

Prancūzijos Respublikos, iš pradžių atstovaujamos A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ir N. Vincent, vėliau A.-L. Desjonquères ir N. Vincent, dar vėliau R. Bénard, J.-L. Carré, V. Depenne, A.-L. Desjonquères ir B. Herbaut, galiausiai R. Bénard, M. Guiresse, B. Herbaut ir B. Travard (C-541/20–C-555/20),

Italijos Respublikos, atstovaujamos G. Palmieri, vėliau S. Fiorentino, padedamų *avvocati dello Stato* A. Lipari ir G. Santini (C-541/20–C-555/20),

Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, iš pradžių atstovaujamos A. Germeaux ir T. Uri, vėliau A. Germeaux (C-541/20–C-555/20),

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir J. Langer (C-541/20–C-555/20),

Austrijos Respublikos, atstovaujamos A. Posch ir J. Schmoll (C-541/20–C-555/20),

Švedijos Karalystės, iš pradžių atstovaujamos H. Eklinder, J. Lundberg, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ir O. Simonsson, vėliau H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ir O. Simonsson (C-541/20–C-555/20),

įstojusių į bylą šalių,

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas K. Lenaerts, pirmininko pavaduotojas L. Bay Larsen, kolegijų pirmininkai E. Regan (pranešėjas), T. von Danwitz, F. Biltgen ir Z. Csehi, teisėjai S. Rodin, A. Kumin, I. Ziemele, J. Passer, D. Gratsias, M. L. Arastey Sahún ir M. Gavalec,

generalinis advokatas G. Pitruzzella,

posėdžio sekretorės R. Şereş ir R. Stefanova-Kamisheva, administratorės,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2023 m. balandžio 24 ir 25 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2023 m. lapkričio 14 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Savo ieškiniais Lietuvos Respublika (C-541/20 ir C-542/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020, p. 1), 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą Reglamentą 2020/1054 (C-541/20),

– 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (OL L 249, 2020, p. 17), 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009, p. 51), 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 dalies a punktą (C-542/20),

– 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 249, 2020, p. 49), 1 straipsnio 3 ir 7 dalis, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą Direktyvą 2020/1057 (C-541/20).

2 Savo ieškiniais Bulgarijos Respublika (C-543/20–C-545/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčius, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-543/20),

– Direktyvą 2020/1057 (C-544/20) ir

– Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą ir šio reglamento 2 straipsnio 4 punkto a papunktį arba, nepatenkinus šio reikalavimo – šio reglamento 2 straipsnio 4 punktą, o nepatenkinus ir šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-545/20).

3 Savo ieškiniais Rumunija (C-546/20–C-548/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčius, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-546/20),

– Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a–c papunkčius, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-547/20), ir

– Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalis, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šią direktyvą (C-548/20).

4 Savo ieškiniais Kipro Respublika (C-549/20 ir C-550/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, o nepatenkinus ir šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-549/20), ir

– visą Direktyvą 2020/1057 (C-550/20).

5 Savo ieškiniu Vengrija (C-551/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį ir 2 straipsnio 2 punktą, o prireikus – visas šio reglamento nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašomomis panaikinti nuostatomis, ar netgi visą šį reglamentą,

– Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, o prireikus – visas Reglamento 2020/1055 nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su šiuo punktu, ir

– Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį, o nepatenkinus šio reikalavimo – šios direktyvos 1 straipsnio 6 dalį, taip pat prireikus visas nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašoma panaikinti nuostata.

6 Savo ieškiniu Maltos Respublika (C-552/20) prašo Teisingumo Teismo panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą tiek, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį.

7 Savo ieškiniais Lenkijos Respublika (C-553/20–C-555/20) Teisingumo Teismo prašo panaikinti šiuos teisės aktus:

– Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-553/20),

– Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą tiek, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį ir šio reglamento 2 straipsnio 5 punkto b papunktį, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šį reglamentą (C-554/20), ir

– Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3, 4, 6 ir 7 dalis ir 9 straipsnio 1 dalį, o nepatenkinus šio reikalavimo – visą šią direktyvą (C-555/20).

I. Teisinis pagrindas

A. Tarptautinė teisė

8 1992 m. gegužės 9 d. Niujorke priimta Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1771 t., p. 107, toliau – UNFCCC), kurios galutinis tikslas – pasiekti, kad šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentracija atmosferoje stabilizuotųsi esant tokiam lygiui, kai pavojingas antropogeninis poveikis nebetrikdytų klimato sistemos. 1997 m. gruodžio 11 d. UNFCCC šalys priėmė šios konvencijos Kioto protokolą.

9 Kad būtų greičiau užbaigtas antrasis įsipareigojimų pagal Kioto protokolą laikotarpis, apėmęs 2013–2020 m., UNFCCC šalių konferencija 2015 m. gruodžio 12 d. priėmė Paryžiaus susitarimą dėl klimato kaitos, jo pagrindinis tikslas – užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros didėjimas būtų nuo 1,5 °C iki 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu.

10 Šio susitarimo 2 straipsnyje nustatyta:

„1. Šiuo Susitarimu, norint geriau įgyvendinti [UNFCCC] ir jos tikslą, siekiama sustiprinti pasaulinį atsaką į klimato kaitos grėsmes atsižvelgiant į darnų vystymąsi ir pastangas išnaikinti skurdą, imamasi, be kita ko, šių veiksmų:

a) užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros didėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, dedant pastangas, kad temperatūros didėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, suvokiant, kad tai gerokai sumažintų klimato kaitos pavojų ir poveikį;

b) didinti gebėjimą prisitaikyti prie neigiamo klimato kaitos poveikio ir skatinti atsparumą klimato kaitai ir mažu išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu pasižyminčią plėtrą tokiu būdu, kad nekiltų grėsmė maisto gamybai;

c) užtikrinti, kad skiriamas finansavimas atitiktų išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažėjimo trajektoriją ir klimato kaitai atsparią plėtrą.

2. Šis Susitarimas bus įgyvendinamas remiantis lygybės ir bendros, bet skirtingos atsakomybės ir atitinkamų galimybių principu, atsižvelgiant į skirtingas nacionalines aplinkybes.“

11 Šio susitarimo 4 straipsnio 1–3 dalyse numatyta:

„1. Siekdamos 2 straipsnyje užsibrėžto ilgalaikio tikslo dėl temperatūros, Šalys siekia kuo greičiau pasiekti tašką, kai išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis bus didžiausias ir pradės mažėti, suprasdamos, kad mažinimo nuo didžiausio išskiriamo kiekio laikotarpis besivystančiose valstybėse, šio Susitarimo Šalyse, užtruks ilgiau, ir įsipareigoja po to sparčiai mažinti šį kiekį, remdamosi geriausiomis turimomis mokslo žiniomis, kad antroje šio šimtmečio pusėje pasiektų žmogaus veiklos nulemtų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio iš šaltinių ir jų šalinimo absorbentais pusiausvyrą, remiantis lygybės principu ir atsižvelgiant į darnų vystymąsi bei pastangas panaikinti skurdą.

2. Kiekviena Šalis parengia, paskelbia ir laikosi nuosekliai išdėstytų nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų, kuriuos ji siekia įgyvendinti. Šalys įgyvendina nacionalines švelninimo priemones, siekdamos minėtais veiksmais nustatytų tikslų.

3. Kiekvienos Šalies nuosekliai išdėstytais nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais turi būti siekiama pažangos, palyginti su tuo metu galiojančiais nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais, ir jie turi parodyti patį didžiausią galimą užmojį, atspindint bendrą, bet skirtingą atsakomybę ir atitinkamus pajėgumus, atsižvelgiant į skirtingas nacionalines aplinkybes.“

B. Sąjungos teisė

1. Teisės nuostatos, reglamentuojančios darbo laiko trukmę

a) Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

12 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1), pastarąjį kartą iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1054.

13 Reglamento Nr. 561/2006 I skyriuje „Įvadinės nuostatos“ esančio 4 straipsnio d–h punktuose, kurie nebuvo iš dalies pakeisti Reglamentu 2020/1054, nustatyta:

„Šiame reglamente taikomos šios apibrėžtys:

<...>

d) „pertrauka“ – tai laikotarpis, kurio metu vairuotojas nevairuoja ar nedirba kitų darbų, ir kuris naudojamas tik jėgoms atgauti;

<...>

f) „poilsis“ – tai nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku;

g) „kasdienio poilsio laikotarpis“ – tai kasdienis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, apimantis „normalų kasdienio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kasdienio poilsio laikotarpį“:

– „normalus kasdienio poilsio laikotarpis“ – tai mažiausiai 11 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas. Kaip alternatyva, šis normalus kasdienio poilsio laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmas yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antras – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis,

– „sutrumpintas kasdienio poilsio laikotarpis“ – mažiausiai 9 valandų, bet trumpesnis nei 11 valandų, poilsiui skirtas laiko tarpas;

h) „kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – tai kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, apimantis „normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį:

– „normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – tai mažiausiai 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas,

– „sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – trumpesnis nei 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas, kuris, laikantis 8 straipsnio 6 dalyje nustatytų sąlygų, gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų;

<...>“

14 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1054 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 561/2006 II skyriuje „Ekipažas, vairavimo trukmė, pertraukos ir poilsio laikotarpiai“ esančio 8 straipsnio 6 ir 8 dalyse buvo numatyta:

„6. Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai:

– dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

– vienu reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu; tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsiui skirtu laiko tarpu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki po atitinkamos savaitės praeis trys savaitės.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

<...>

8. Jei vairuotojas taip nusprendžia, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti transporto priemonėje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.“

15 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1054 galiojusios redakcijos tame pačiame Reglamento Nr. 561/2006 skyriuje esančio 9 straipsnio 2 ir 3 dalyse buvo nustatyta:

„2. Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis reglamentas, ar grįžtant iš tokios vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti gultu ar lova.

3. Bet koks laikas, vairuotojo praleistas vairuojant transporto priemonę, kuriai netaikomas šis reglamentas, vykstant iki ir nuo transporto priemonės, kuriai taikomas šis reglamentas, jei ji nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, laikomas „kitais darbais“.“

16 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1054 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 561/2006 IV skyriaus „Išimtys“ 14 straipsnis buvo suformuluotas taip:

„1. Valstybės narės, Komisijai leidus, gali padaryti išimtis dėl 6–9 straipsnių taikymo transporto operacijoms, vykdomoms išskirtinėmis sąlygomis, jei šios išimtys nepažeidžia 1 straipsnyje nustatytų tikslų.

2. Skubiais atvejais valstybės narės gali suteikti laikiną išimtį ne ilgesniam nei 30 dienų laiko tarpui, ir apie tai jos nedelsdamos turi pranešti Komisijai.

3. Komisija kitoms valstybėms narėms praneša apie visas pagal šį straipsnį padarytas išimtis.“

17 Reglamento Nr. 561/2006 V skyriuje „Kontrolė ir sankcijos“ esančio 16 straipsnio, kuris nebuvo iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1054, 2 dalyje nustatyta:

„Transporto ūkio subjektas sudaro vežimo paslaugų tvarkaraštį ir darbo grafiką, kuriame nurodoma kiekvieno vairuotojo pavardė, nuolatinė jo gyvenamoji vieta ir iš anksto sudarytas įvairių vairavimo, kitų darbų, pertraukų ir vairuotojo buvimo darbe tvarkaraštis.

Kiekvienas 1 dalyje nurodytai paslaugai atlikti paskirtas vairuotojas turi turėti išrašą iš darbo grafiko ir paslaugų tvarkaraščio kopiją.“

18 Tame pačiame Reglamento Nr. 561/2006 skyriuje esančiame 18 straipsnyje, kuris nebuvo iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1054, nustatyta:

„Valstybės narės priima šiam reglamentui įgyvendinti būtinas priemones.“

b) Reglamentas (ES) Nr. 165/2014

19 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Reglamentas Nr. 561/2006 (OL L 60, 2014, p. 1), buvo iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1054.

20 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1054 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 165/2014 I skyriaus „Principai, taikymo sritis ir reikalavimai“ 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 4 dalyje buvo numatyta:

„Praėjus penkiolikai metų nuo reikalavimo naujai įregistruotose transporto priemonėse įrengti tachografą, kaip numatyta 8, 9 ir 10 straipsniuose, valstybėje narėje, kuri nėra jų registracijos valstybė narė, veikiančiose transporto priemonėse sumontuojamas toks tachografas.“

21 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1054 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 165/2014 II skyriuje „Išmanusis tachografas“ 11 straipsnyje „Išsamios nuostatos, susijusios su išmaniaisiais tachografais“ buvo nustatyta:

„Siekiant užtikrinti, kad išmanieji tachografai atitiktų šiame reglamente nustatytus principus ir reikalavimus, Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, priima išsamias nuostatas, būtinas vienodam 8, 9 ir 10 straipsnių taikymui, išskyrus nuostatas, kuriomis būtų numatytas papildomų duomenų registravimas tachografu. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Pirmoje pastraipoje nurodytomis išsamiomis nuostatomis:

a) kiek tai susiję su išmaniojo tachografo funkcijų, kaip nurodyta šiame skyriuje, veikimu, apimami būtini reikalavimai, kuriais užtikrinamas duomenų, kurie tachografui teikiami naudojant palydovinę vietos nustatymo paslaugą ir nuotolinio ryšio technologiją, kaip nurodyta 8 ir 9 straipsniuose, saugumas, tikslumas ir patikimumas;

b) patikslinamos įvairios palydovinės vietos nustatymo paslaugos ir nuotolinio ryšio technologijos, nurodytos 8 ir 9 straipsniuose, sąlygos ir reikalavimai, kad šie įrenginiai būtų sumontuoti tachografo išorėje arba viduje, o kai montuojama išorėje – patikslinamos palydovinio ryšio nustatymo signalo kaip antro judesio jutiklio naudojimo sąlygos;

c) patikslinami 10 straipsnyje nurodytos sąsajos būtini standartai. Tokie standartai gali apimti nuostatą dėl prieigos teisės vairuotojams, dirbtuvėms ir transporto įmonėms paskirstymo bei tachografu užregistruotų duomenų kontrolės funkcijų, kurių kontrolės funkcijos grindžiamos sąsajai skirtu identifikavimo ir (arba) leidimo suteikimo mechanizmu, pavyzdžiui, kiekvieno prieigos lygio sertifikatu, ir atsižvelgiant į jo technines įgyvendinimo galimybes.“

22 Reglamento Nr. 165/2014 VI skyriuje „Įrangos naudojimas“ esančio 33 straipsnio „Transporto įmonių atsakomybė“, kuris nebuvo pakeistas Reglamentu 2020/1054, 2 dalyje nustatyta:

„Pagal 35 straipsnio nuostatas atspausdintus įskaitomus registracijos lapus ir spaudinius transporto įmonės laiko suskirstytus chronologine tvarka ne trumpiau kaip metus nuo jų naudojimo pradžios, o jų kopijas pateikia atitinkamiems jų paprašiusiems vairuotojams. Transporto įmonės iš vairuotojų kortelių atsisiųstų duomenų kopijas ir spausdintines tų kopijų versijas taip pat pateikia atitinkamiems jų paprašiusiems vairuotojams. Įgaliotam kontroliuojančiam pareigūnui paprašius, registracijos lapai, spaudiniai ir perkelti duomenys jam parodomi arba perduodami.“

23 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016, p. 1), iš dalies pakeisto 2018 m. vasario 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/502 (OL L 85, 2018, p. 1) (toliau – Įgyvendinimo reglamentas 2016/799), 1 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Išmaniųjų tachografų ir jų komponentų konstrukcija, bandymas, įrengimas, tikrinimas, naudojimas ir remontas turi atitikti šio reglamento IC priede nustatytus techninius reikalavimus.“

24 Įgyvendinimo reglamento 2016/799 6 straipsnio trečioje pastraipoje numatyta:

„Tačiau IC priedas taikomas nuo 2019 m. birželio 15 d. <...>“

25 IC priede nustatyti išmaniųjų tachografų gamybos, bandymo, instaliavimo ir apžiūros reikalavimai.

c) Reglamentas 2020/1054

26 Reglamento 2020/1054 1, 2, 4, 6, 8, 13–15, 17–19, 23, 27, 34 ir 36 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(1) siekiant užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotus darbuotojus, kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto ūkio subjektams – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, proporcingos, atitikti paskirtį, jas turi būti lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos turi būti veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;

(2) įvertinus kelių transporto sektoriuje galiojančių Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių, visų pirma [Reglamento Nr. 561/2006], įgyvendinimo veiksmingumą ir efektyvumą, buvo nustatyta tam tikrų tos teisinės sistemos įgyvendinimo trūkumų. Taisyklės dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių, poilsio infrastruktūros objektų ir su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukų yra neaiškios, o taisyklių dėl vairuotojų grįžimo į namus nėra, todėl valstybės

narės šias taisykles aiškino skirtingai ir laikėsi skirtingos jų įgyvendinimo užtikrinimo praktikos. Kelios valstybės narės neseniai priėmė vienašales priemones, kuriomis padidinti teisinis netikrumas ir vairuotojams bei vežėjams taikomų sąlygų skirtumai. Tačiau ilgiausių vairavimo laikotarpių per dieną ir per savaitę nustatymas yra veiksminga priemonė gerinant vairuotojų socialines sąlygas ir apskritai kelių eismo saugumą. Reikalavimų laikymuisi užtikrinti būtina atkakliai dėti pastangas;

<...>

(4) atlikus [Reglamento Nr. 561/2006] *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių vykdymas buvo nenuoseklus ir neveiksmingas daugiausia dėl to, kad jos yra neaiškios, kad neveiksmingai ir nevienodai taikomos kontrolės priemonės ir dėl nepakankamo valstybių narių administracinio bendradarbiavimo;

<...>

(6) siekiant politikos tikslų – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visų pirma užtikrinti neiškraipytą ir sąžiningą vežėjų konkurenciją, ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą – taip pat būtina nustatyti aiškias, tinkamas, proporcingas ir vienodai taikomas taisykles;

<...>

(8) tolimųjų tarptautinių krovininių reisų vairuotojai daug laiko praleidžia toli nuo namų. Dėl galiojančių normalaus kassavaitinio poilsio reikalavimų tas laikas be jokios būtinybės gali dar labiau pailgėti. Todėl nuostatas dėl normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpių pageidautina pakoreguoti taip, kad vairuotojams būtų lengviau vykdyti tarptautines transporto operacijas laikantis taisyklių ir pasiekti namus savo normaliam kassavaitiniam poilsio laikotarpiui, ir kad jiems būtų visiškai atlyginta už visus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. <...>

<...>

(13) siekiant skatinti socialinę pažangą, tikslinga nurodyti, kur gali būti naudojamasi kassavaitinio poilsio laikotarpiais, užtikrinant, kad vairuotojai turėtų tinkamas poilsio sąlygas. Apgyvendinimo kokybė yra itin svarbi normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kurį vairuotojas turėtų praleisti ne transporto priemonės kabinoje, o tinkamame būste transporto ūkio subjekto kaip darbdavio sąskaita. Siekiant užtikrinti geras vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą, tikslinga paaiškinti reikalavimą, kad toli nuo namų esantiems vairuotojams per normalius kassavaitinio jų poilsio laikotarpius būtų suteikiamas kokybiškas ir lyčių požiūriu tinkamas būstas;

(14) taip pat būtina nustatyti, kad transporto ūkio subjektas turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad toli nuo namų praleidžiami laikotarpiai nebūtų pernelyg ilgi ir kad vairuotojai galėtų pasinaudoti ilgais poilsio laikotarpiais, suteikiamais už sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Grįžimas turėtų būti organizuojamas taip, kad būtų sudarytos sąlygos pasiekti transporto ūkio subjekto veiklos centrą jo įsisteigimo valstybėje narėje arba vairuotojo gyvenamąją vietą, o vairuotojai galėtų laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį. Tam, kad įrodytų, kad transporto ūkio subjektas laikosi savo pareigų dėl įprasto

grįžimo organizavimo, transporto ūkio subjektas turėtų galėti naudotis tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikais arba kitais dokumentais. Tokie įrodymai turėtų būti laikomi transporto ūkio subjekto patalpose ir pateikiami, jei jų paprašytų kontrolės institucijos;

(15) kadangi normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai ir ilgesni poilsio laikotarpiai negali būti praleidžiami transporto priemonėje arba stovėjimo aikštelėje, o turi būti praleidžiami tik tinkamame būste, kuris gali būti greta stovėjimo aikštelės, itin svarbu suteikti vairuotojams galimybę nustatyti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, kuriose užtikrinamas tinkamas saugumo lygis ir tinkami infrastruktūros objektai, vietą. Komisija jau nagrinėjo, kaip skatinti aukštos kokybės stovėjimo aikštelių, įskaitant būtinus minimalius reikalavimus, įrengimą. Todėl Komisija turėtų parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus. Šiais standartais turėtų būti prisidedama prie aukštos kokybės stovėjimo aikštelių skatinimo. Šie standartai gali būti peržiūrimi siekiant pasirūpinti geresne prieiga prie alternatyviųjų degalų, laikantis politikos, kuria vystoma ta infrastruktūra. Taip pat svarbu prižiūrėti, kad stovėjimo aikštelėse nebūtų ledo ir sniego;

<...>

(17) siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą ir vykdymo užtikrinimą, visi vairuotojai turėtų būti visapusiškai informuoti apie taisykles dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir apie nuovargio keliamus pavojus. Šiuo klausimu svarbu, kad informacija apie esamus poilsio infrastruktūros objektus būtų lengvai prieinama. Todėl Komisija turėtu pateikti informaciją apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles patogioje naudoti interneto svetainėje. Ta informacija turėtų būti nuolat atnaujinama;

(18) siekiant užtikrinti nuolatinį stovėjimo aikštelių saugumą ir apsaugą, pagal [SESV] 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatomi aptarnavimo saugiose ir apsaugotose aikštelėse lygio standartai ir stovėjimo aikštelių saugumo ir apsaugos sertifikavimo procedūros. <...>

(19) [2013 m. gruodžio 11 d.] Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 [dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013, p. 1, toliau – TEN-T reglamentas)] nustatytomis peržiūrėtomis TEN-T gairėmis numatomas poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 km, siekiant komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamo saugos ir saugumo lygio stovėjimo vietomis. Siekiant paspartinti ir paskatinti tinkamos stovėjimo infrastruktūros statybą, svarbu sudaryti pakankamai Sąjungos bendro finansavimo galimybių, laikantis galiojančių ir būsimų Sąjungos teisės aktų, kuriais nustatomos tokios finansinės paramos sąlygos;

<...>

(23) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad nacionalinės taisyklės dėl sankcijų, taikytinų už [Reglamento Nr. 561/2006] ir [Reglamento Nr. 165/2014] pažeidimus, būtų įgyvendintos veiksmingai, proporcingai ir atgrasomai. <...>

<...>

(27) dėl šių socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumo, spartaus naujų technologijų plėtojimo, skaitmeninimo visoje Sąjungos ekonomikoje ir poreikio užtikrinti vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėms reikia sutrumpinti išmaniųjų tachografų sumontavimui registruotose transporto priemonėse taikomą pereinamąjį laikotarpį. Dėl išmaniųjų tachografų bus paprasčiau atlikti kontrolę, todėl nacionalinėms institucijoms bus lengviau atlikti darbą;

<...>

(34) svarbu, kad trečiosiose šalyse įsisteigusiems transporto ūkio subjektams būtų taikomos Sąjungos taisyklėms lygiavertės taisyklės, jei jie Sąjungoje vykdo vežimo keliais operacijas. Komisija turėtų įvertinti, kaip šio principo laikomasi Sąjungos lygmeniu, ir pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių turėtų būti deramasi Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų (AETR susitarimas), važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo kontekste;

<...>

(36) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. gerinti saugumą keliuose ir vairuotojų darbo sąlygas, derinant taisykles dėl vairavimo laiko, pertraukų ir poilsio laikotarpių bei taisykles dėl tachografų naudojimo ir jų vykdymo užtikrinimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi [ESS] 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tiems tikslams pasiekti.“

27 Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6–8, 11, 13 ir 16 punktuose numatyta:

„[Reglamentas Nr. 561/2006] iš dalies keičiamas taip:

<...>

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 6 dalis pakeičiama taip:
„6. Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti bent:
a) dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba
b) vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, tarptautinį krovinių vežimą vykdantis vairuotojas gali už įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent keturiais kassavaitiniais poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du yra normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai.

Šios dalies tikslais laikoma, kad vairuotojas vykdo tarptautinį vežimą, jei vairuotojas du iš eilės sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius pradeda už darbdavio įsisteigimo valstybės narės ir už vairuotojų gyvenamosios vietos valstybės ribų.“

<...>

c) 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet kokiu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamasi transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos.

Visas būsto ne transporto priemonėje išlaidas padengia darbdavys.“

d) įterpiama ši dalis:

„8a. Transporto ūkio subjektai vairuotojų darbą organizuoja taip, kad vairuotojai galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinio poilsio laikotarpis, valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba sugrįžti į savo gyvenamąją vietą per kiekvieną keturių iš eilės einančių savaičių laikotarpį, kad pasinaudotų bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba vienu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija už sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį.

Tačiau, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal 6 dalį, transporto ūkio subjektas vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti dar prieš prasidedant ilgiau nei 45 valandas trunkančiam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija.

Ūkio subjektas dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo tą pareigą, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“

<...>

7) įterpiamas šis straipsnis:

„8a straipsnis

1. Komisija užtikrina, kad informacija apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikštelės būtų lengvai prieinama vairuotojams, vežantiems krovinius ir keleivius keliais. Komisija paskelbia visų stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, sąrašą, kad vairuotojams būtų užtikrintos šios tinkamos priemonės:

– įsibrovimo aptikimas ir prevencija,

– apšvietimas ir matomumas,

– avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros,

– lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos,

– galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų,

– komunikacijos tinklų jungtys,

– elektros energijos tiekimas.

Tokių stovėjimo aikštelių sąrašas pateikiamas bendroje oficialioje interneto svetainėje, kuri reguliariai atnaujinama.

2. Komisija pagal 23a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustato standartus, kuriais išsamiau apibrėžiamas 1 dalyje nurodytų aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygis ir stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūros.

3. Visos sertifikuotos stovėjimo aikštelės gali nurodyti, kad jos yra sertifikuotos laikantis Sąjungos standartų ir procedūrų.

   Pagal [TEN-T reglamento] 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių, taip pat dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus, įrengimo. Šioje ataskaitoje gali būti išvardytos priemonės, kuriomis siekiama padidinti apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių ir kokybę.“

8) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

<...>

b) 2 dalis pakeičiama taip:
   „2. Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis reglamentas, ar grįžtant iš tos vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.“

   <...>

11) 12 straipsnis papildomas šiomis pastraipomis:

„Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, išskirtinėmis aplinkybėmis vairuotojas taip pat gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1–2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies viršydamas kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip viena valanda, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Tomis pačiomis sąlygomis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip dviem valandomis su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimą buvo padaryta ne trumpesnė kaip 30 minučių nenutrūkstama pertrauka, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

<...>“

<...>

13) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Skubiais atvejais valstybės narės gali išimtinėmis aplinkybėmis ne ilgesniam nei 30 dienų laikotarpiui suteikti laikiną išimtį, kuri turi būti tinkamai pagrįsta ir apie ją turi būti nedelsiant pranešta Komisijai. Komisija nedelsdama paskelbia šią informaciją viešoje interneto svetainėje.“

<...>

16) 19 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą ir [Reglamentą Nr. 165/2014], taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos ir proporcingos pažeidimų sunkumui <...> taip pat jos turi būti atgrasomos ir nediskriminacinės. Nė už vieną šio reglamento ar [Reglamento Nr. 165/2014] pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. <...>“

28 Reglamento 2020/1054 2 straipsnis suformuluotas taip:

„Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 iš dalies keičiamas taip:

<...>

2) 3 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ne vėliau kaip po trejų metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo toliau nurodytose transporto priemonių kategorijose, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojami išmanieji tachografai, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose:

a) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas analoginis tachografas;

b) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis [1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos] [R]eglamento (EEB) Nr. 3821/85 [dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 227)] IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas iki 2011 m. rugsėjo 30 d.;

c) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis [Reglamento Nr. 3821/85] IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2011 m. spalio 1 d.; ir

d) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis [Reglamento Nr. 3821/85] IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2012 m. spalio 1 d.

4a. Ne vėliau kaip po ketverių metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo transporto priemonėse, kuriose sumontuotas išmanusis tachografas, atitinkantis [Įgyvendinimo reglamento 2016/799] IC priedą, naudojamose kitoje valstybėje narėje

nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojamas išsamusis tachografas, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.“

<...>

8) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Siekiant užtikrinti, kad išmanieji tachografai atitiktų šiame reglamente nustatytus principus ir reikalavimus, Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, priima išsamias nuostatas, būtinas vienodam 8, 9 ir 10 straipsnių taikymui, išskyrus nuostatas, kuriomis būtų numatytas papildomų duomenų registravimas tachografu.

Ne vėliau kaip 2021 m. rugpjūčio 21 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl vienodo pareigos registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, nurodytais 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose ir 8 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje, taikymo.

<...>“

29 Reglamento Nr. 165/2014 11 straipsnio antroje pastraipoje, su pakeitimais, padarytais Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 8 punkto a papunkčiu, nurodytos išmaniųjų tachografų techninės specifikacijos reglamentuojamos 2021 m. liepos 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/1228, kuriuo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas 2016/799 (OL L 273, 2021, p. 1), iš dalies pakeistame 2023 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/980, kuriuo dėl pereinamojo laikotarpio išmaniojo tachografo ir jo naudojamo GALILEO atvirosios paslaugos navigacijos pranešimų atpažinimo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1228 (OL L 134, 2023, p. 28) (toliau – Įgyvendinimo reglamentas 2021/1228). Įgyvendinimo reglamento 2021/1228 1 straipsnyje nurodyta, kad Įgyvendinimo reglamento 2016/799 IC priedas iš dalies keičiamas pagal šio Įgyvendinimo reglamento 2021/1228 priedą.

30 Reglamento 2020/1054 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.“

2. Teisės aktai, kuriuose įtvirtintas įsisteigimo reikalavimas ir kuriais reglamentuojamas kabotažas ir kombinuotasis vežimas

a) Direktyva 92/106/EEB

31 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuotojo krovinių vežimo tarp valstybių narių rūšių bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992, p. 38) trečia konstatuojamoji dalis suformuluota taip:

„[K]adangi dėl didėjančių kelių transporto spūsčių, aplinkosaugos ir kelių eismo saugumo problemų viešojo intereso labui būtina toliau plėtoti kombinuotąjį vežimą kaip alternatyvą vežimui keliais.“

32 Šios direktyvos 1 straipsnyje nustatyta:

„Ši direktyva taikoma kombinuotojo vežimo operacijoms, nedarant poveikio [1992 m. kovo 26 d. Tarybos] [r]eglamentui (EEB) Nr. 881/92 [dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas (OL L 95, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 288)].

Šioje direktyvoje kombinuotasis vežimas – krovinių vežimas iš vienos valstybės narės į kitą, kai sunkvežimis, priekaba, puspriekabė su vilkiku ar be jo, nuimamasis kėbulas arba 20 ir daugiau pėdų konteineris naudojami krovinių vežimui keliais pradinei ar galutinei maršruto daliai, o kitai daliai naudojami geležinkeliai, vidaus vandenų keliai arba jūrų keliai, kai ši atkarpa yra ilgesnė nei 100 km tiesia kryptimi, ir yra pradinė arba galutinė vežimo keliais maršruto dalis:

– tarp krovinių pakrovimo vietos ir artimiausios tinkamos pakrovimo geležinkelio stoties, priskiriamos pradinei maršruto atkarpai, ir tarp artimiausios atitinkamos iškrovimo geležinkelio stoties ir krovinių iškrovimo vietos, priskiriamos galutinei maršruto atkarpai, arba

– ne didesniu kaip 150 kilometrų spinduliu tiesia kryptimi nuo pakrovimo ar iškrovimo upės ar jūros uosto.“

33 Šios direktyvos 4 straipsnyje nustatyta:

„Bet kuris valstybėje narėje įsisteigęs vežėjas keliais, kuris atitinka sąlygas, keliamas norint verstis krovinių vežimo tarp valstybių narių profesine veikla ir patekti į šią rinką, turi teisę kombinuoto vežimo tarp valstybių narių atveju vežti pradine ir (arba) galutine maršruto atkarpa, kurios yra neatskiriama kombinuotojo vežimo dalis ir kurios gali apimti sienos kirtimą arba jo neapimti.“

b) Reglamentas Nr. 1071/2009

34 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 1071/2009 I skyriuje „Bendrosios nuostatos“ esančiame 3 straipsnyje „Vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla reikalavimai“ buvo numatyta:

„1. Įmonės, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, turi:

a) turėti faktinę ir nuolatinę buveinę valstybėje narėje;

b) būti nepriekaištingos reputacijos;

c) būti tinkamos finansinės būklės; ir

d) turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją.

2. Valstybės narės gali nustatyti papildomus reikalavimus, kuriuos turi atitikti įmonės, siekiančios gauti leidimą verstis profesine vežimo kelių transportu veikla; jie turi būti proporcingi ir nediskriminuojantys.“

35 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 1071/2009 II skyriuje „Sąlygos, kurias reikia įvykdyti siekiant įgyvendinti 3 straipsnyje nustatytus reikalavimus“ esančiame 5 straipsnyje „Sąlygos, susijusios su įsisteigimo reikalavimu“ buvo nustatyta:

„Siekdama įvykdyti 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytą reikalavimą, įmonė atitinkamoje valstybėje narėje turi:

a) turėti toje valstybėje narėje buveinę ir patalpas, kuriose ji laiko svarbiausius įmonės dokumentus, visų pirma, apskaitos, personalo valdymo dokumentus, dokumentus, kuriuose yra duomenų apie vairavimo ir poilsio laiką, bei kitus dokumentus, su kuriais kompetentinga valdžios institucija turi turėti galimybę susipažinti, kad galėtų patikrinti, ar laikomasi šiame reglamente nustatytų sąlygų. Valstybės narės gali pareikalauti, kad jų teritorijoje esančių buveinių patalpose bet kuriuo metu būtų galima susipažinti ir su kitais dokumentais;

b) gavusi leidimą, valdyti nuosavybės teise arba, pvz., pagal išperkamosios nuomos, nuomos ar lizingo sutartį – jai priklausančią vieną ar daugiau transporto priemonių, registruotų ar kitais būdais leidžiamų naudoti pagal tos valstybės narės teisės aktus;

c) faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti savo veiklą, susijusią su b punkte minėtomis transporto priemonėmis, toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre su būtina administracine įranga ir tinkama technine įranga bei priemonėmis.“

36 Reglamento Nr. 1071/2009 6 straipsnyje, kaip matyti iš jo pavadinimo, reglamentuojamos sąlygos, susijusios su nepriekaištingos reputacijos reikalavimu.

c) Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009

37 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72) 2, 4, 5, 13 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(2) Įgyvendinant bendrą transporto politiką numatyta, *inter alia*, nustatyti bendras taisykles, reglamentuojančias patekimą į rinką verčiantis tarptautiniu krovinių vežimu keliais Bendrijoje, ir sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas. Tos taisyklės turi prisidėti prie sklandaus transporto vidaus rinkos veikimo.

<...>

(4) Bendros transporto politikos nustatymas reiškia, kad asmeniui, teikiančiam transporto paslaugas, panaikinami visi apribojimai dėl jo nacionalinės priklausomybės arba dėl to, kad jis yra įsisteigęs kitoje valstybėje narėje, nei ta, kurioje bus teikiamos paslaugos.

(5) Kad tai būtų pasiekta sklandžiai ir lanksčiai, iki nėra užbaigtas krovinių vežimo kelių transportu rinkos derinimas ir įgyvendinta galutinė sistema reikia numatyti pereinamojo laikotarpio kabotažo tvarką.

<...>

(13) Vežėjams, kurie turi Bendrijos licencijas, nurodytas šiame reglamente, ir vežėjams, turintiems teisę verstis tam tikromis tarptautinio krovinių vežimo operacijomis, pagal šį reglamentą turėtų būti laikinai leidžiama atlikti vidaus vežimus kitoje valstybėje narėje, neturint joje registruotos buveinės ar kito padalinio. <...>

<...>

(15) Nedarant poveikio Sutarties nuostatoms dėl įsisteigimo teisės, kabotažo operacijos yra vežėjų teikiamų paslaugų valstybėje narėje, kurioje jie nėra įsisteigę, pavyzdžiu ir jos neturėtų būti draudžiamos, jei jos nėra atliekamos kaip nuolatinė ar tęstinė veikla toje valstybėje narėje. Siekiant padėti užtikrinti šio reikalavimo laikymąsi, reikėtų aiškiau apibrėžti kabotažo operacijų dažnumą ir laikotarpį, kurį jos gali būti atliekamos. Anksčiau tokias nacionalines vežimo paslaugas buvo leidžiama teikti laikinai. Praktiškai būdavo sunku nustatyti, kokias paslaugas leidžiama teikti. Todėl reikia nustatyti aiškias ir lengvai įgyvendinamas taisykles.“

38 Reglamento Nr. 1072/2009 I skyriuje „Bendrosios nuostatos“ esančiame 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžtys“, kuris nebuvo iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1055, nustatyta:

„Šiame reglamente taikomos šios apibrėžtys:

1. transporto priemonė – valstybėje narėje įregistruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė priemonė yra registruota valstybėje narėje, naudojami tik kroviniams vežti;

2. tarptautinis vežimas – tai:
   a) pakrautos transporto priemonės reisas, kai išvykimo ir atvykimo punktai yra dviejose skirtingose valstybėse narėse, tranzitu kertant arba nekertant vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
   b) pakrautos transporto priemonės reisas iš vienos valstybės narės į trečiąją šalį arba atvirkščiai, tranzitu kertant arba nekertant vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
   c) pakrautos transporto priemonės reisas tarp trečiųjų šalių tranzitu kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas; ar
   d) nepakrautos transporto priemonės reisas, susijęs su a, b ir c punktuose nurodytomis transporto operacijomis;

<...>

6. kabotažo operacijos – priimančioje valstybėje narėje už atlygį laikinai vykdomas vidaus vežimas pagal šį reglamentą;

<...>“

39 Reglamento Nr. 1072/2009 III skyriuje „Kabotažas“ yra 8–10 straipsniai.

40 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnyje „Bendras principas“ buvo numatyta:

„1. Bet kuriam vežėjui, vežančiam krovinius už atlygį ir turinčiam Bendrijos licenciją, kurio vairuotojas, jei jis yra trečiosios šalies pilietis, turi šiame skyriuje nustatytas sąlygas atitinkantį vairuotojo liudijimą, šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama vykdyti kabotažo operacijas.

2. Jeigu atvykstamojo tarptautinio vežimo kroviniai buvo nuvežti į paskirties vietą, 1 dalyje nurodytiems vežėjams, užbaigusiems tarptautinį vežimą iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę, ta pačia transporto priemone, o transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone – leidžiama atlikti ne daugiau nei tris kabotažo operacijas. Krovinys, atliekant kabotažo operaciją ir prieš išvažiuojant iš priimančiosios valstybės narės, paskutinį kartą iškraunamas per septynias dienas nuo paskutinio iškrovimo priimančiojoje valstybėje narėje, vykdyto per atvykstamąjį tarptautinį vežimą.

Per pirmoje pastraipoje nurodytą laikotarpį vežėjai gali atlikti keletą ar visas kabotažo operacijas, kurias leidžiama atlikti pagal tą pastraipą, bet kurioje valstybėje narėje, su sąlyga, kad vienoje valstybėje narėje atliekama viena kabotažo operacija ir ji atliekama per tris dienas nuo atvykimo nepakrauta transporto priemone į tą valstybę narę.

3. Krovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik tuomet, kai vežėjas gali pateikti aiškių atvykstamojo tarptautinio vežimo ir kiekvienos priimančiojoje valstybėje narėje viena po kitos atliktų kabotažo operacijų įrodymų.

Pirmoje pastraipoje nurodytuose įrodymuose pateikiama ši informacija apie kiekvieną operaciją:

a) siuntėjo pavadinimas, adresas ir parašas;

b) vežėjo pavadinimas, adresas ir parašas;

c) krovinio gavėjo pavadinimas ir adresas, jo parašas ir krovinio pristatymo data (gavus krovinį);

d) krovinio perdavimo vieta ir data bei krovinio paskirties vieta;

e) krovinio pobūdžio ir taikyto pakavimo metodo aprašymas įprastais žodžiais, o jei tai pavojingas krovinys – visuotinai pripažintas jo aprašymas, pakuotės vienetų skaičius, specialūs pakuočių žymenys ir numeriai;

f) bendra krovinio masė su įpakavimu arba kitais mato vienetais nurodytas krovinio kiekis;

g) motorinės transporto priemonės ir priekabos valstybiniai numeriai.

4. Nebūtina pateikti jokių papildomų dokumentų, įrodančių, kad įvykdytos šiame straipsnyje nustatytos sąlygos.

5. Bet kuriam vežėjui pagal įsisteigimo valstybės narės teisės aktus turinčiam teisę už atlygį vykdyti krovinių vežimo keliais operacijas, nurodytas 1 straipsnio 5 dalies a, b ir c punktuose, šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama atitinkamai atlikti tos pačios rūšies kabotažo operacijas arba kabotažo operacijas naudojant tos pačios kategorijos transporto priemones.

6. Vežimo rūšių, nurodytų 1 straipsnio 5 dalies d ir e punktuose, leidimų verstis kabotažu išdavimas yra neribojamas.“

41 Prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 1072/2009 10 straipsnyje „Apsaugos procedūra“ buvo numatyta:

„1. Dėl kabotažo atsiradus dideliems nacionalinės transporto rinkos sutrikimams kuriame nors geografiniame regione arba jiems padidėjus dėl jo, valstybė narė gali šiuo klausimu kreiptis į Komisiją, kad pastaroji patvirtintų apsaugos priemones, ir pateikia Komisijai reikiamą informaciją bei jai praneša apie priemones, kurių ji ketina imtis vežėjų rezidentų atžvilgiu.

2. 1 dalies tikslais:

– didelis nacionalinės transporto rinkos sutrikimas kuriame nors geografiniame regione – rinkai specifinių problemų egzistavimas, kai susidaro didelė ir potencialiai ilgalaikė paklausą viršijanti pasiūla, kelianti pavojų finansiniam stabilumui ir daugelio vežėjų išlikimui,

– geografinis regionas – visą valstybės narės teritoriją ar jos dalį apimantis ar į visą kitų valstybių narių teritoriją ar jos dalį išsiplėtęs regionas.

3. Komisija, remdamasi atitinkamais duomenimis, išnagrinėja padėtį ir, pasikonsultavusi su 15 straipsnio 1 dalyje nurodytu komitetu, per vieną mėnesį nuo valstybės narės prašymo gavimo nusprendžia, ar apsaugos priemonės yra būtinos, ir, jei jos būtinos, jas patvirtina.

Tokio[s] priemonė[s] gali būti laikinas šio reglamento netaikymas atitinkamai teritorijai.

Pagal šį straipsnį patvirtintos priemonės galioja ne ilgiau kaip šešis mėnesius, o jų galiojimas gali būti vieną kartą pratęstas dar vienam tokiam laikotarpiui.

Komisija nedelsdama praneša valstybėms narėms ir Tarybai apie pagal šią dalį priimtą sprendimą.

4. Jei Komisija nusprendžia patvirtinti apsaugos priemones, susijusias su viena ar keliomis valstybėmis narėmis, atitinkamų valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos privalo imtis lygiaverčių priemonių vežėjų rezidentų atžvilgiu ir apie jas pranešti Komisijai. Tos priemonės pradedamos taikyti ne vėliau už Komisijos patvirtintas apsaugos priemones.

5. Bet kuri valstybė narė gali pateikti Tarybai svarstyti Komisijos pagal 3 dalį priimtą sprendimą per 30 dienų nuo pranešimo apie jį gavimo dienos. Taryba, spręsdama kvalifikuota balsų dauguma, per 30 dienų nuo tokio kreipimosi arba kelių valstybių narių kreipimosi atveju – nuo pirmojo kreipimosi – gali priimti kitokį sprendimą.

Tarybos sprendimu nustatytoms priemonėms taikomas 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytas galiojimo laikotarpis. Atitinkamų valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos privalo imtis lygiaverčių priemonių vežėjų rezidentų atžvilgiu ir apie jas pranešti Komisijai. Jei Taryba per pirmoje pastraipoje nurodytą laikotarpį nepriima sprendimo, Komisijos sprendimas tampa galutini[s].

6. Jei Komisija mano, kad 3 dalyje nurodytų priemonių galiojimą reikia pratęsti, ji pateikia pasiūlymą Tarybai, kuri priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.“

d) Reglamentas 2020/1055

42 Reglamento 2020/1055 6, 8 ir 20–22 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(6) siekiant kovoti su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir vienodas sąlygas vidaus rinkoje, būtina užtikrinti, valstybėje narėje įsisteigę vežėjai kelių transportu toje valstybėje narėje faktiškai ir nuolat būtų ir iš jos vykdytų savo veiklą. Todėl, atsižvelgiant į sukauptą patirtį, būtina patikslinti ir sugriežtinti nuostatas, susijusias su faktinės ir nuolatinės buveinės turėjimu, kartu vengiant neproporcingos administracinės naštos nustatymo;

<...>

(8) pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009 reikalaujama, kad įmonės faktiškai ir nepertraukiamai vykdytų veiklą įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre su tinkama technine įranga bei priemonėmis, ir juo leidžiama nustatyti papildomus reikalavimus nacionaliniu lygmeniu, iš kurių dažniausiai pasitaikantis – reikalavimas turėti stovėjimo vietas įsisteigimo valstybėje narėje. Tačiau tų nevienodai taikomų reikalavimų nepakanka tam, kad būtų užtikrintas tikras ryšys su ta valstybe nare veiksmingai kovojant su priedangos įmonėmis ir sumažinti sistemingo kabotažo ir vadinamųjų vairuotojų klajoklių veiklos, organizuojamos iš įmonės, į kurią transporto priemonės nesugrįžta, riziką. Atsižvelgiant į tai, kad tinkamam vidaus rinkos veikimui transporto srityje gali prireikti specifinių įsisteigimo teisės ir paslaugų teikimo taisyklių, tikslinga toliau derinti įsisteigimo reikalavimus ir griežtinti reikalavimus, susijusius su vežėjo naudojamų transporto priemonių buvimu įsisteigimo valstybėje narėje. Apibrėžiant aiškų minimalų laikotarpį, per kurį transporto priemonė turi sugrįžti, taip pat padedama užtikrinti, kad tos transporto priemonės galėtų būti tinkamai prižiūrimos naudojant techninę įrangą, esančią įsisteigimo valstybėje narėje, ir palengvinama kontrolė.

Tokio grįžimo ciklas turėtų būti sinchronizuotas su Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyta transporto įmonės pareiga organizuoti savo veiklą taip, kad vairuotojas galėtų grįžti namo bent kas keturias savaites, kad abi pareigas būtų galima įvykdyti vairuotojui grįžtant kartu su transporto priemone bent kas antrą keturių savaičių ciklą. Šiuo sinchronizavimu sustiprinama vairuotojo teisė grįžti ir sumažinama rizika, kad transporto priemonė turėtų grįžti tik tam, kad būtų įvykdytas šis naujas su įsisteigimo vieta susijęs reikalavimas. Tačiau reikalavimu sugrįžti į įsisteigimo valstybę narę neturėtų būti reikalaujama, kad įsisteigimo valstybėje narėje būtų vykdomas tam tikras operacijų skaičius arba neturėtų būti kitaip ribojama vežėjų galimybė teikti paslaugas vidaus rinkoje;

<...>

(20) nacionalines vežimo operacijas, kurias priimančiojoje valstybėje narėje laikinai vykdo vežėjai nerezidentai (toliau – kabotažas), reglamentuojančios taisyklės turėtų būti aiškios ir paprastos, o jų vykdymas – lengvai užtikrinamas, kartu išlaikant iki šiol užtikrintą liberalizavimo lygį;

(21) kabotažo operacijos turėtų padėti padidinti sunkiųjų transporto priemonių pakrovimą ir sumažinti važiavimų be krovinių skaičių, ir jos turėtų būti leidžiamos, jei jos nėra vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai atitinkamoje valstybėje narėje. Siekiant užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei

ar tęstinei veiklai, vežėjams neturėtų būti leidžiama vykdyti kabotažo operacijų toje valstybėje narėje tam tikrą laiką po to, kai toje pačioje valstybėje narėje buvo įvykdytos kabotažo operacijos;

(22) nors Tarybos direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnyje numatytas palyginti su kabotažu pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 didesnis liberalizavimas buvo naudingas propaguojant mišrųjį krovinių vežimą ir turėtų, iš principo, būti išsaugotas, būtina užtikrinti, kad juo nebūtų piktnaudžiaujama. Patirtis rodo, kad ta nuostata tam tikrose Sąjungos vietose buvo sistemingai naudojama siekiant apeiti kabotažo laikiną pobūdį ir ji buvo laikoma pagrindu nuolat laikyti transporto priemones kitoje nei įmonės įsisteigimo valstybėje narėje. Dėl tokios nesąžiningos praktikos kyla socialinio dempingo pavojus ir grėsmė su kabotažu susijusios teisinės sistemos laikymuisi. Todėl siekiant spręsti tokias problemas valstybės narės turėtų turėti galimybę nukrypti nuo Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnio ir taikyti Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatas, susijusias su kabotažu, nustatydamos proporcingą nuolatinio transporto priemonių buvimo jų teritorijoje apribojimą.“

43 Reglamento 2020/1055 1 straipsnyje numatyta:

„Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 iš dalies keičiamas taip:

<...>

3) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Sąlygos, susijusios su įsisteigimo reikalavimu

1. Siekdama įvykdyti 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytą reikalavimą, įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turi:

a) turėti patalpas, kuriose ji turi prieigą prie svarbiausių įmonės dokumentų originalų elektronine ar bet kuria kita forma, visų pirma prie savo vežimo sutarčių, su įmonės turimomis transporto priemonėmis susijusių dokumentų, apskaitos dokumentų, personalo valdymo dokumentų, darbo sutarčių, socialinio draudimo dokumentų, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie vairuotojų paskirstymą ir komandiravimą, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie kabotažą, vairavimo ir poilsio laiką, ir kitų dokumentų, su kuriais kompetentinga institucija turi turėti galimybę susipažinti, kad galėtų patikrinti, ar įmonė laikosi šiame reglamente nustatytų sąlygų;

b) organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos;

c) būti užregistruota tos valstybės narės komercinių bendrovių registre arba panašiame registre, kai to reikalaujama pagal nacionalinę teisę;

d) būti apmokestinama pajamų mokesčiu, ir, kai to reikalaujama pagal nacionalinę teisę, turėti galiojantį pridėtinės vertės mokesčio mokėtojo kodą;

e) būti gavusi leidimą, turėti jai priklausančią vieną ar daugiau transporto priemonių, registruotų ar pradėtų naudoti ir leidžiamų naudoti pagal tos valstybės narės teisės aktus, neatsižvelgiant į tai, ar tos transporto priemonės visiškai priklauso pagal nuosavybės teisę arba yra turimos, pavyzdžiui, pagal išperkamosios nuomos, nuomos ar lizingo sutartį;

f) faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti savo administracinę ir komercinę veiklą su tinkama įranga ir priemonėmis, kaip nurodyta a punkte, toje valstybėje narėje esančiose patalpose ir faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti vežimo operacijas naudojant g punkte nurodytas transporto priemones pasitelkiant toje valstybėje narėje esančią tinkamą techninę įrangą;

g) nuolat turėti tam tikrą transporto priemonių, kurios atitinka e punkte nustatytas sąlygas, skaičių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičių, kurie abiem atvejais būtų proporcingi įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui.

<...>“

44 Reglamento 2020/1055 2 straipsnyje nustatyta:

„Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 iš dalies keičiamas taip:

<...>

4) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:
„2a. Vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos.“

b) 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:
„3. Krovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik tuomet, jei vežėjas gali pateikti aiškius ankstesnio tarptautinio vežimo ir kiekvienos priimančiojoje valstybėje narėje viena po kitos atliktų kabotažo operacijų įrodymus. Tuo atveju, jeigu transporto priemonė keturių dienų laikotarpiu iki tarptautinio vežimo buvo priimančiosios valstybės narės teritorijoje, vežėjas taip pat pateikia aiškius visų per tą laikotarpį atliktų operacijų įrodymus.“

c) įterpiama ši dalis:
„4a. 3 dalyje nurodyti įrodymai patikrinimo keliuose metu pateikiami arba perduodami jų pareikalavusiam priimančiosios valstybės narės įgaliotam tikrinančiam pareigūnui. Jie gali būti pateikti arba perduoti elektroninėmis priemonėmis, naudojant redaguojamą struktūrizuotą formatą, kuris gali būti naudojamas tiesiogiai saugoti ir tvarkyti duomenis kompiuteriais, pavyzdžiui, pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 2008 m. vasario 20 d. papildomą Ženevos protokolą dėl elektroninio važtaraščio (e. CMR) numatytą automobilių keliu vežamo krovinio elektroninį važtaraštį. Patikrinimo keliuose metu vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine būstine, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kad prieš pasibaigiant patikrinimui keliuose jis galėtų pateikti 3 dalyje nurodytus įrodymus.“

<...>

5) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

<...>

b) papildoma šia dalimi:

„7. Be to, kas numatyta šio straipsnio 1–6 dalyse, ir nukrypstant nuo Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnio, valstybės narės tais atvejais, kai būtina išvengti piktnaudžiavimo pastarąja nuostata teikiant neribotas ir nepertraukiamas paslaugas, kurias sudaro pradinės arba galutinės vežimo keliais atkarpos priimančiojoje valstybėje narėje, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų tarp valstybių narių dalis, gali nustatyti, kad šio reglamento 8 straipsnis taikomas vežėjams, kai jie toje valstybėje narėje vykdo krovinių vežimą keliais tokiomis pradinėmis ir (arba) galutinėmis atkarpomis. Tokioms krovinių vežimo keliais atkarpoms valstybės narės gali numatyti ilgesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2 dalyje numatytas septynių dienų laikotarpis, ir trumpesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2a dalyje numatytas keturių dienų laikotarpis. Šio reglamento 8 straipsnio 4 dalis tokioms vežimo operacijoms taikoma nedarant poveikio iš Direktyvos 92/106/EEB kylantiems reikalavimams. Valstybės narės, taikančios šioje dalyje nustatytą nukrypti leidžiančią nuostatą, apie tai praneša Komisijai prieš taikydamos atitinkamas nacionalines priemones. Tas priemones jos peržiūri bent kas penkerius metus ir apie tos peržiūros rezultatus praneša Komisijai. Taisykles, įskaitant atitinkamų laikotarpių trukmę, jos skaidriai viešai paskelbia.“

3. Teisės aktai dėl darbuotojų komandiravimo

a) Direktyva 96/71/EB

45 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 2 t., p. 431), iš dalies pakeistos 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/957 (OL L 173, 2018, p. 1), 1 straipsnyje „Dalykas ir taikymo sritis“ numatyta:

„1. Ši direktyva užtikrinama komandiruotų darbuotojų apsauga jų komandiruotės metu laisvės teikti paslaugas atžvilgiu, nustatant privalomas nuostatas dėl darbo sąlygų ir darbuotojų sveikatos apsaugos ir saugos, kurių turi būti laikomasi.

<...>

3. Ši direktyva taikoma tada, kai šio straipsnio 1 dalyje paminėtos įmonės imasi vienos iš šių tarpvalstybinių priemonių:

a) savo sąskaita komandiruoja darbuotojus į kitos valstybės narės teritoriją ir duoda jiems nurodymus, vadovaudamosi sutartimi, sudaryta tarp darbuotojus komandiruojančios įmonės ir toje valstybėje narėje veikiančios šalies, kuriai bus teikiamos paslaugos, su sąlyga, kad komandiruotės metu komandiruojančioji įmonė ir darbuotojas saistomi darbo santykiais;

arba

b) komandiruoja darbuotojus į įstaigą arba grupės valdomą įmonę kitos valstybės narės teritorijoje, su sąlyga, kad komandiruotės metu komandiruojančioji įmonė ir darbuotojas saistomi darbo santykiais;

arba

c) kaip laikino įdarbinimo įmonė ar įdarbinimo agentūra paskiria darbuotoją laikinai dirbti įmonei laikinojo darbo naudotojai, kuri yra įsisteigusi ar veikia valstybės narės teritorijoje, su sąlyga, kad komandiruotės metu laikino įdarbinimo įmonė ar įdarbinimo agentūra ir darbuotojas saistomi darbo santykiais.

<...>“

46 Šios direktyvos 2 straipsnio „Apibrėžimas“ 1 dalyje nustatyta:

„Šioje direktyvoje „komandiruotasis darbuotojas“ – tai darbuotojas, kuris ribotą laiką dirba kitos valstybės narės nei tos, kurioje jis paprastai dirba, teritorijoje.“

47 Šios direktyvos 3 straipsnyje „Darbo sutarties [darbo ir įdarbinimo] sąlygos“ nustatyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad nepriklausomai nuo to, kuri teisė yra taikoma darbo santykiams, 1 straipsnio 1 dalyje nurodytos įmonės į jų teritoriją komandiruotiems darbuotojams, remiantis vienodų sąlygų taikymo principu, garantuotų darbo sutarties sąlygas, apimančias toliau nurodytus dalykus, kurie valstybėje narėje, kurioje darbas atliekamas, yra nustatyti:

– įstatymais ir kitais teisės aktais ir (arba)

– kolektyvinėmis sutartimis ar arbitražo sprendimais, kurie buvo paskelbti visuotinai taikytinais arba yra kitais atžvilgiais taikomi pagal 8 dalį:

a) maksimalus darbo ir minimalus poilsio laikas;
b) minimali mokamų metinių atostogų trukmė;
c) darbo užmokestis, įskaitant viršvalandžių apmokėjimo normas; šis punktas netaikomas papildomų profesinių pensijų sistemoms;
d) darbuotojų paskyrimo laikinai dirbti, visų pirma kai tai daro laikinojo įdarbinimo įmonės, sąlygos;
e) darbuotojų sveikatos, darbo saugos ir higienos sąlygos;
f) apsaugos priemonės, susijusios su nėščių ar neseniai pagimdžiusių moterų, vaikų ir jaunimo darbo sutarties sąlygomis;
g) vienodų sąlygų taikymo vyrams ir moterims bei kitos nediskriminavimo nuostatos;
h) darbuotojų apgyvendinimo, kai jį darbuotojams, dirbantiems kitoje nei jų įprasta darbo vieta, užtikrina darbdavys, sąlygos;
i) komandiruotpinigiai ar išlaidų kompensavimas, siekiant padengti toli nuo namų dėl profesinių priežasčių esančių darbuotojų kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidas.

<...>

3. 1 straipsnio 3 dalies a ir b punktuose nurodytais atvejais valstybės narės, pasikonsultavusios su darbdaviais ir darbuotojais bei laikydamosi savo tradicijų ir praktikos, gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos c punkto, jei komandiruotės trukmė neviršija vieno mėnesio.

4. Laikydamosi nacionalinių įstatymų ir (arba) praktikos, šio straipsnio 8 dalyje apibrėžtomis kolektyvinėmis sutartimis, reglamentuojančiomis vieną ar kelis veiklos sektorius, valstybės narės gali numatyti galimybę 1 straipsnio 3 dalies a ir b punktuose nurodytais atvejais netaikyti šio straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos c punkto ir valstybės narės sprendimo, priimto pagal šio straipsnio 3 dalį, jei komandiruotės trukmė neviršija vieno mėnesio.

<...>“

b) Direktyva 2014/67/ES

48 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/67/ES dėl Direktyvos 96/71 vykdymo užtikrinimo ir kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas) (OL L 159, 2014, p. 11) 9 straipsnyje nustatyti darbuotojų komandiravimo administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės.

c) Direktyva 2018/957

49 Direktyvos 2018/957 15 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„tarptautinio kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo judumas, todėl šios direktyvos įgyvendinimas tame sektoriuje kelia ypatingų teisinių klausimų ir sunkumų; šie aspektai turi būti išnagrinėti judumo dokumentų rinkinyje nustačius konkrečias kelių transportui skirtas taisykles, be kita ko, skirtas kovai su sukčiavimu bei piktnaudžiavimu sugriežtinti.“

50 Šios direktyvos 3 straipsnio 3 dalyje numatyta:

„Ši direktyva kelių transporto sektoriui taikoma nuo teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamos [2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos] direktyvos 2006/22/EB [dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006, p. 35)] nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su [Direktyva 96/71] ir [Direktyva 2014/67] susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, taikymo pradžios dienos.“

d) Direktyva 2020/1057

51 Direktyvos 2020/1057 1–4, 7–13, 15 ir 43 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(1) siekiant sukurti saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, būtina, viena vertus, užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o kita vertus, kelių transporto vežėjams (toliau – vežėjams) – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas. Atsižvelgiant į didelį darbo jėgos judumo kelių transporto sektoriuje laipsnį, reikia nustatyti specialiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas, laisvo prekių judėjimo, tinkamų vairuotojų darbo sąlygų ir jų socialinės apsaugos pusiausvyra;

(2) dėl kelių transporto paslaugoms būdingo didelio judumo laipsnio itin daug dėmesio reikia skirti tam, kad būtų užtikrinta, jog vairuotojai galėtų pasinaudoti jiems suteiktomis teisėmis, o vežėjai, kurių dauguma yra mažos įmonės, nesusidurtų su neproporcingomis administracinėmis kliūtimis arba diskriminuojančia kontrole, kuri nepagrįstai ribotų jų laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas. Dėl tos pačios priežasties visos kelių transportui taikomos nacionalinės taisyklės turi būti proporcingos ir pagrįstos, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas bei socialinę apsaugą ir sudaryti palankesnes sąlygas naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas, remiantis sąžininga nacionalinių ir užsienio vežėjų konkurencija;

(3) norint užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, itin svarbu užtikrinti pusiausvyrą tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, nacionaliniams ir užsienio vežėjams sąžiningai konkuruojant;

(4) įvertinus galiojančių Sąjungos kelių transporto sektoriui taikomų socialinės teisės aktų veiksmingumą ir efektyvumą, nustatyta, kad yra tam tikrų galiojančių nuostatų spragų ir jų vykdymo užtikrinimo trūkumų, pavyzdžiui, susijusių su naudojimusi priedangos įmonėmis. Be to, tas nuostatas valstybės narės aiškina, taiko ir įgyvendina nevienodai, todėl vairuotojams ir vežėjams sukuriama didelė administracinė našta. Tai sukuria teisinį netikrumą, kuris daro neigiamą poveikį vairuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms, taip pat vežėjų sąžiningos konkurencijos sąlygoms šiame sektoriuje;

<...>

(7) siekiant užtikrinti veiksmingą ir proporcingą Direktyvos [96/71] įgyvendinimą kelių transporto sektoriuje, būtina nustatyti konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir numatoma vairuotojų socialinės apsaugos ir vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyra. Kelių transporto sektoriui taikomos Direktyvos [96/71] nuostatos dėl darbuotojų komandiravimo ir Direktyvos [2014/67] nuostatos dėl tų nuostatų vykdymo užtikrinimo ir toms nuostatoms turėtų būti taikomos šioje direktyvoje nustatytos specialios taisyklės;

(8) kadangi transporto sektoriui būdingas didelis judumas, vairuotojai paprastai nėra komandiruojami į kitą valstybę narę pagal paslaugų sutartis ilgam laikotarpiui, kaip kartais būna kituose sektoriuose. Todėl turėtų būti patikslinta, kokiomis aplinkybėmis tokiems vairuotojams netaikomos Direktyvoje [96/71] nustatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės;

(9) subalansuotos sektoriui skirtos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo turėtų būti pagrįstos pakankama vairuotojo bei teikiamų paslaugų ir priimančiosios valstybės narės teritorijos sąsaja. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tų taisyklių vykdymui užtikrinti, turėtų būti atskirtos skirtingos vežimo operacijų rūšys, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio;

(10) kai vairuotojas dalyvauja dvišalėse vežimo operacijose, vykdomose iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi įmonė (toliau – įsisteigimo valstybė narė), į kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės teritoriją arba atgal į įsisteigimo valstybę narę, paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Tikėtina, kad vienos kelionės metu vairuotojas atliks kelias dvišales vežimo operacijas. Jeigu tokioms dvišalėms operacijoms

būtų taikomos komandiravimo taisyklės, ir todėl priimančiojoje valstybėje narėje garantuojamos darbo sutarties sąlygos, būtų neproporcingai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas;

(11) turėtų būti patikslinta, kad tarptautinis vežimas tranzitu per valstybės narės teritoriją nėra komandiravimo atvejis. Tokioms operacijoms būdinga tai, kad vairuotojas kerta valstybę narę nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių, todėl nėra reikšmingos sąsajos tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, kuri kertama tranzitu. Todėl sustojimai dėl, pavyzdžiui, higienos priežasčių nedaro įtakos tam, kad vairuotojo buvimas valstybėje narėje būtų laikomas tranzitu;

(12) kai vairuotojas dalyvauja kombinuotojo vežimo operacijoje, pradinėje arba galutinėje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, jeigu pats vežimas ta kelio atkarpa yra dvišalė vežimo operacija. Tačiau, kai vežimo atitinkama kelio atkarpa operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje arba kaip nedvišalė tarptautinė vežimo operacija, tuomet tai laikoma pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija ir todėl tokiu atveju turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės;

(13) kai vairuotojas vykdo kitų rūšių operacijas, visų pirma kabotažo operacijas arba nedvišales tarptautines vežimo operacijas, yra pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija. Sąsaja egzistuoja vykdant kabotažo operacijas, kaip apibrėžta [Reglamente Nr. 1072/2009] ir [2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiančiame Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 2009, 300, p. 88)], nes visa vežimo operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje ir todėl paslauga yra glaudžiai susijusi su priimančiosios valstybės narės teritorija. Nedvišalei tarptautinei vežimo operacijai būdinga tai, kad vairuotojas dalyvauja vykdant tarptautinį vežimą už komandiruojančios įmonės įsisteigimo valstybės narės ribų. Todėl teikiamos paslaugos yra susijusios su atitinkamomis priimančiosiomis valstybėmis narėmis, o ne su įsisteigimo valstybe nare. Tais atvejais konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles reikalaujama taikyti tik administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių atžvilgiu;

<...>

(15) Sąjungos vežėjai susiduria su vis didėjančia trečiosiose šalyse įsisteigusių vežėjų konkurencija. Todėl labai svarbu užtikrinti, kad Sąjungos vežėjai nebūtų diskriminuojami tų vežėjų atžvilgiu. Pagal Direktyvos [96/71] 1 straipsnio 4 dalį ne Bendrijoje įsisteigusioms įmonėms negali būti taikomos palankesnės sąlygos už tas, kurios taikomos valstybės narės teritorijoje įsisteigusioms įmonėms. Tas principas taip pat turėtų būti taikomas šioje direktyvoje numatytų specialių komandiravimo taisyklių atžvilgiu. Jis visų pirma turėtų būti taikomas, kai trečiųjų valstybių vežėjai vykdo vežimo operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką;

<...>

(43) nacionalinės priemonės, kuriomis ši direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, turėtų būti taikomos nuo 18 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo dienos. Direktyva [2018/957] turi būti taikoma kelių transporto sektoriui pagal tos direktyvos 3 straipsnio 3 dalį nuo 2022 m. vasario 2 d.“

52 Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje „Konkrečios vairuotojų komandiravimo taisyklės“ numatyta:

„1. Šiuo straipsniu nustatomos konkrečios taisyklės dėl tam tikrų Direktyvos [96/71] aspektų, susijusių su kelių transporto vairuotojų komandiravimu, ir tam tikrų Direktyvos [2014/67] aspektų, susijusių su šių vairuotojų komandiravimui taikomais administraciniais reikalavimais ir kontrolės priemonėmis.

2. Šios konkrečios taisyklės taikomos vairuotojams, įdarbintiems valstybėje narėje įsisteigusiose įmonėse, kurios priima tarpvalstybinę priemonę, nurodytą
Direktyvos [96/71] 1 straipsnio 3 dalies a punkte.

3. Nepaisant Direktyvos [96/71] 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas, vykdantis dvišales vežimo operacijas prekių atžvilgiu [dvišales prekių vežimo operacijas], nelaikomas komandiruotu Direktyvos [96/71] tikslais.

Šioje direktyvoje dvišalė vežimo operacija prekių atžvilgiu [dvišalė prekių vežimo operacija] – tai prekių judėjimas, grindžiamas vežimo sutartimi, iš įsisteigimo valstybės narės, kaip apibrėžta [Reglamento Nr. 1071/2009] 2 straipsnio 8 punkte, į kitą valstybę narę arba trečiąją valstybę, arba iš kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės į įsisteigimo valstybę narę.

Nuo 2022 m. vasario 2 d., t. y. nuo dienos, kai reikalaujama, kad vairuotojai pagal [Reglamento Nr. 165/2014] 34 straipsnio 7 dalį rankiniu būdu registruotų duomenis apie sienos kirtimą, valstybės narės šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytą išimtį krovinių vežimui taip pat taiko, jeigu vairuotojas, vykdydamas dvišalę vežimo operaciją, taip pat atlieka vieną pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmą valstybėse narėse arba trečiosiose valstybėse, kurias jis kerta, su sąlyga, kad vairuotojas nepakrauna prekių ir jų neiškrauna toje pačioje valstybėje narėje.

Jeigu po dvišalės vežimo operacijos, kuri pradedama vykdyti iš įsisteigimo valstybės narės ir per kurią nebuvo atliekama jokios papildomos veiklos, vykdoma dvišalė vežimo operacija į įsisteigimo valstybę narę, papildomai veiklai trečioje pastraipoje nustatyta išimtis taikoma ne daugiau kaip dviem papildomiems pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmams trečioje pastraipoje nustatytomis sąlygomis.

Šios dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatytos papildomos veiklos išimtys taikomos tik iki tos dienos, nuo kurios valstybėje narėje įregistruotose transporto priemonėse privaloma pirmą kartą montuoti išmaniuosius tachografus, atitinkančius reikalavimus registruoti sienos kirtimus ir papildomą veiklą, nurodytą [Reglamento Nr. 165/2014] 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, kaip nurodyta to reglamento 8 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje. Nuo tos dienos šios dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatytos papildomos veiklos išimtys taikomos tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti pažangieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

4. Nepaisant Direktyvos [96/71] 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas, vykdantis dvišales keleivių vežimo operacijas, nelaikomas komandiruotu Direktyvos [96/71] tikslais.

Šioje direktyvoje dvišalė transporto operacija tarptautinio vienkartinio arba reguliaraus keleivių vežimo srityje, kaip suprantama [Reglamente Nr. 1073/2009], yra laikoma atlikta tada, kai vairuotojas atlieka vieną iš šių operacijų:

a) įlaipina keleivius įsisteigimo valstybėje narėje ir išlaipina juos kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje;

b) įlaipina keleivius valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje ir išlaipina juos įsisteigimo valstybėje narėje arba

c) įlaipina ir išlaipina keleivius įsisteigimo valstybėje narėje, kad būtų galima vykdyti vietinio pobūdžio ekskursijas kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje pagal [Reglamentą Nr. 1073/2009].

Nuo 2022 m. vasario 2 d., t. y. nuo dienos, nuo kurios reikalaujama, kad vairuotojai pagal [Reglamento Nr. 165/2014] 34 straipsnio 7 dalį rankiniu būdu registruotų sienos kirtimo duomenis, valstybės narės šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytą išimtį taiko taip pat dvišalio keleivių vežimo operacijos atžvilgiu, kai vairuotojas taip pat vieną kartą įlaipina keleivius ir (arba) vieną kartą išlaipina keleivius valstybėse narėse arba trečiosiose valstybėse, kurias vairuotojas kerta, su sąlyga, kad jis neteikia keleivių vežimo paslaugų tarp dviejų kertamos valstybės narės vietovių. Ta pati nuostata taikoma grįžtamajai kelionei.

Šios dalies trečioje pastraipoje numatyta papildomos veiklos išimtis taikoma tik iki tos dienos, nuo kurios valstybėje narėje įregistruotose transporto priemonėse privaloma pirmą kartą montuoti išmaniuosius tachografus, atitinkančius reikalavimus registruoti sienos kirtimus ir papildomą veiklą, nurodytą [Reglamento Nr. 165/2014] 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, kaip nurodyta to reglamento 8 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje. Nuo tos dienos šios dalies trečioje pastraipoje numatyta papildomos veiklos išimtis taikoma tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti išmanieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

5. Nepaisant Direktyvos [96/71] 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruotu Direktyvos [96/71] tikslais, jeigu vairuotojas kerta tranzitu valstybės narės teritoriją nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių.

6. Nepaisant Direktyvos [96/71] 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruotu Direktyvos [96/71] tikslais, jei vykdo kombinuotojo vežimo operacijos, kaip apibrėžta Direktyvoje [92/106], pradinę arba galutinę kelio atkarpą, jei kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų, kaip apibrėžta šio straipsnio 3 dalyje.

7. Vairuotojas, vykdydamas kabotažo operacijas, kaip apibrėžta [reglamentuose Nr. 1072/2009 ir Nr. 1073/2009], laikomas komandiruotu pagal Direktyvą [96/71].

<...>

10. Ne valstybėje narėje įsisteigusioms transporto įmonėms nesudaromos palankesnės sąlygos nei valstybėje narėje įsisteigusioms įmonėms, įskaitant atvejus, kai jos vykdo transporto operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką ar jos dalis.

11. Nukrypstant nuo Direktyvos [2014/67] 9 straipsnio 1 ir 2 dalių, valstybės narės gali nustatyti tik šiuos administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones vairuotojų komandiravimo atžvilgiu:

a) įpareigoti kitoje valstybėje narėje įsisteigusį vežėją ne vėliau kaip prasidėjus komandiruotei pateikti valstybės narės, į kurią komandiruojamas vairuotojas, nacionalinėms kompetentingoms institucijoms komandiravimo deklaraciją, naudojantis viešosios sąsajos, sujungtos su Vidaus rinkos informacine sistema (IMI), nustatyta [2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos] [r]eglamentu (ES) Nr. 1024/2012 [dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas)], daugiakalbe standartine forma; <...>

<...>“

53 Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio „Perkėlimas į nacionalinę teisę“ 1 dalies pirmoje ir antroje pastraipose numatyta:

„Valstybės narės ne vėliau kaip 2022 m. vasario 2 d. priima ir paskelbia priemones, būtinas, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Tas nuostatas jos taiko nuo 2022 m. vasario 2 d.“

4. Tarpinstitucinis susitarimas

54 2016 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016, p. 1; toliau – tarpinstitucinis susitarimas) III skyriaus „Geresnės teisėkūros priemonės“ dalyje „Poveikio vertinimas“ esančiuose 12–16 punktuose nustatyta:

„12. Trys institucijos sutaria, kad poveikio vertinimai padeda gerinti Sąjungos teisės aktų kokybę.

Poveikio vertinimai yra priemonė, skirta padėti trims institucijoms priimti informacija pagrįstus sprendimus, o ne demokratiniame sprendimų priėmimo procese priimamų politinių sprendimų pakaitalas. Dėl poveikio vertinimų neturi būti nepagrįstai vilkinamas teisėkūros procesas arba daromas poveikis abiejų teisės aktų leidėjų gebėjimams siūlyti pakeitimus.

Poveikio vertinimuose turėtų būti nagrinėjama, ar problema egzistuoja, koks yra jos mastas ir pasekmės bei nagrinėjamas klausimas, ar reikia imtis veiksmų Sąjungos mastu, ar ne. Juose turėtų būti pateikiami alternatyvūs sprendimai ir, kai įmanoma, galimos trumpalaikės ir ilgalaikės sąnaudos ir nauda, pagrįsti ekonominio ir socialinio poveikio ir poveikio aplinkai vertinimu, atliktu integruotu ir subalansuotu būdu bei naudojant kokybinę ir kiekybinę analizę. Turėtų būti visapusiškai laikomasi subsidiarumo ir proporcingumo principų ir gerbiamos pagrindinės teisės. Poveikio vertinimuose taip pat turėtų būti nagrinėjamos, kai įmanoma, išlaidos dėl Europos masto veiksmų nebuvimo ir skirtingų pasirinkimų poveikis konkurencingumui bei atsirandanti administracinė našta daugiausia dėmesio skiriant [mažosioms ir vidutinėms įmonėms (toliau – MVĮ)] (principas „visų pirma galvokime apie mažuosius“), skaitmeniniams aspektams ir teritoriniam poveikiui. Poveikio vertinimai turėtų būti grindžiami tikslia, objektyvia bei išsamia informacija ir turėtų būti proporcingi savo aprėpties ir tikslo atžvilgiu.

13. Komisija atliks teisėkūros ir ne teisėkūros iniciatyvų, deleguotųjų aktų ir įgyvendinimo priemonių, kuriais, kaip tikėtina, bus daromas didelis ekonominis ir socialinis poveikis ar poveikis aplinkai, poveikio vertinimus. Prie iniciatyvų, įtrauktų į Komisijos darbo programą ar į Bendrą deklaraciją, paprastai bus pridedamas poveikio vertinimas.

    Atlikdama poveikio vertinimą, Komisija kuo plačiau konsultuosis. Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba objektyviai tikrins jos poveikio vertinimų kokybę. Galutiniai poveikio vertinimų rezultatai bus perduodami Europos Parlamentui, Tarybai ir nacionaliniams parlamentams ir bus skelbiami viešai kartu su Reglamentavimo patikros valdybos nuomone (-ėmis), Komisijai priimant iniciatyvą.

14. Europos Parlamentas ir Taryba, svarstydami Komisijos pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, visokeriopai atsižvelgs į Komisijos poveikio vertinimus. Tuo tikslu poveikio vertinimai pateikiami taip, kad Europos Parlamentui ir Tarybai būtų lengviau svarstyti Komisijos pasirinktas galimybes.

15. Europos Parlamentas ir Taryba atliks poveikio vertinimus, susijusius su jų padarytais esminiais Komisijos pasiūlymo pakeitimais, kai, jų nuomone, tai yra tikslinga ir būtina teisėkūros procesui. Europos Parlamentas ir Taryba savo tolesniame darbe paprastai remsis Komisijos poveikio vertinimu kaip atskaitos tašku. Termino „esminis“ pakeitimas apibrėžtį turėtų nustatyti atitinkama institucija.

16. Komisija gali savo iniciatyva arba Europos Parlamento ar Tarybos prašymu papildyti savo poveikio vertinimą arba atlikti kitą, jos nuomone, būtiną analitinį darbą. Tai darydama Komisija atsižvelgs į visą turimą informaciją, teisėkūros proceso stadiją ir poreikį išvengti nepagrįsto delsimo tame procese. Abu teisės aktų leidėjai visokeriopai atsižvelgs į tame kontekste Komisijos pateiktus papildomus elementus.“

55 Tarpinstitucinio susitarimo VII skyriuje „Sąjungos teisės aktų įgyvendinimas ir taikymas“ esantis 42 punktas suformuluotas taip:

„Trys institucijos pabrėžia, kad Sąjungos teisės aktus valstybėse narėse reikia taikyti sparčiai ir teisingai. Direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminas bus kuo trumpesnis ir paprastai neviršys dvejų metų.“

II. Ginčų aplinkybės

56 2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė kelis pasiūlymus, jie buvo „Pirmojo judumo dokumentų rinkinio“, taip pat vadinamo „Judumo paketu“, dalis ir jais buvo siekiama iš dalies pakeisti tam tikrus kelių transporto sektoriui taikomų Sąjungos teisės aktų aspektus.

57 Tarp jų buvo, pirma, pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais (COM(2017) 277 *final*, toliau – pasiūlymas dėl Darbo laiko reglamento), antra, pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo, derinant prie vežimo keliais sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 (COM(2017) 281 *final*, toliau – pasiūlymas dėl Įsisteigimo reglamento), ir, trečia, pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos

Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės (COM(2017) 278 *final*, toliau – pasiūlymas dėl Komandiravimo direktyvos).

58 Prie šių pasiūlymų buvo pridėti du poveikio vertinimai: vienas susijęs su pirmuoju ir trečiuoju iš šių pasiūlymų (SWD (2017) 186 *final*, toliau – poveikio vertinimo socialinė dalis), o kitas – su antruoju pasiūlymu (SWD (2017) 194 *final*, toliau – poveikio vertinimo įsisteigimo dalis).

59 2018 m. sausio 18 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) priėmė dvi nuomones atitinkamai dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (COM(2017) 281 *final* – 2017/0123 (COD)) (OL C 197, 2018, p. 38), taip pat dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės (COM(2017) 278 *final* – 2017/0121 (COD)), ir dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais (COM(2017) 277 *final* – 2017/0122 (COD)) (OL C 197, 2018, p. 45). Europos regionų komitetas (ERK) 2018 m. vasario 1 d. pateikė nuomonę dėl šių trijų pasiūlymų „Europa kelyje. Kelių transporto darbo aspektai“ (OL C 176, 2018, p. 57).

60 Po diskusijų Parlamente ir Taryboje, taip pat tarp šių dviejų institucijų, per 2019 m. gruodžio 11–12 d. vykusias derybas Tarybos, Parlamento ir Komisijos tarpinstitucinio trilogo metu buvo pasiektas kompromisas dėl trijų Komisijos pasiūlymų.

61 2020 m. balandžio 7 d. balsuojant Taryboje dėl trijų nagrinėjamų aktų priėmimo jiems buvo pritarta kvalifikuotąja valstybių narių balsų dauguma, tačiau devynios iš valstybių narių, t. y. Bulgarijos Respublika, Estijos Respublika, Kipro Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Vengrija, Maltos Respublika, Lenkijos Respublika ir Rumunija nepritarė šių teisės aktų priėmimui.

62 2020 m. liepos 15 d. Parlamentas ir Taryba priėmė reglamentus 2020/1054 ir 2020/1055, taip pat Direktyvą 2020/1057 (toliau kartu – ginčijami aktai).

III. Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme

A. Byla C-541/20

63 Lietuvos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 7 dalis, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šią direktyvą,

– panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį ir 3 straipsnį, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

64 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Lietuvos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

65 2021 m. balandžio 13 d. Nutartimi *Lietuva / Parlamentas ir Taryba* (C-541/20 R, EU:C:2021:264) Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotoja atmetė Lietuvos Respublikos prašymą sustabdyti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio ir 3 straipsnio taikymą.

66 2021 m. balandžio 27 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Lietuvos Respublikos reikalavimų.

67 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

68 2023 m. balandžio 25 d. posėdyje Lietuvos Respublika atsiėmė reikalavimą panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 7 dalį.

B. Byla C-542/20

69 Lietuvos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

70 2021 m. balandžio 26 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Lietuvos Respublikos reikalavimų.

71 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

C. Byla C-543/20

72 Bulgarijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčius, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

73 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Bulgarijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

74 2021 m. balandžio 29 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Bulgarijos Respublikos reikalavimų.

75 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

D. Byla C-544/20

76 Bulgarijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Direktyvą 2020/1057,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

77 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Bulgarijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

78 2021 m. balandžio 29 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Bulgarijos Respublikos reikalavimų.

79 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

E. Byla C-545/20

80 Bulgarijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį 1 straipsnio 3 punktą,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį 2 straipsnio 4 punktą,

– nepatenkinus ir šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

81 2021 m. balandžio 29 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai, Lietuvos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Bulgarijos Respublikos reikalavimų.

82 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

83 2022 m. birželio 3 d. Nutartimi *Bulgarija / Parlamentas ir Taryba* (C-545/20 R, EU:C:2022:445) Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas atmetė Bulgarijos Respublikos prašymą sustabdyti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto taikymą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, nepatenkinus šio reikalavimo – sustabdyti viso šio straipsnio 1 dalies 3 punkto taikymą, o nepatenkinus ir šio reikalavimo – sustabdyti viso Reglamento 2020/1055 taikymą.

F. Byla C-546/20

84 Rumunija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčius, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

85 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Rumunijos bylinėjimosi išlaidas.

86 2021 m. balandžio 21 d. nutartimi Teisingumo Teismo pirmininkas leido Latvijos Respublikai įstoti į bylą palaikyti Rumunijos reikalavimų.

87 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

G. Byla C-547/20

88 Rumunija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a ir c papunkčius,

– nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

89 2021 m. balandžio 22 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Lietuvos Respublikai įstoti į bylą palaikyti Rumunijos reikalavimų.

90 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

91 2022 m. birželio 3 d. Nutartimi *Rumunija / Parlamentas ir Taryba* (C-547/20 R, EU:C:2022:446) Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas atmetė Rumunijos prašymą sustabdyti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto taikymą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas.

H. Byla C-548/20

92 Rumunija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalis, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šią direktyvą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

93 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Rumunijos bylinėjimosi išlaidas.

94 2021 m. balandžio 22 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai ir Latvijos Respublikai įstoti į bylą palaikyti Rumunijos reikalavimų.

95 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

I. Byla C-549/20

96 Kipro Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį 1 straipsnio 3 punktą,

– nepatenkinus ir šio reikalavimo – panaikinti visą Reglamentą 2020/1055,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

97 2021 m. gegužės 12 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai, Lietuvos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Kipro Respublikos reikalavimų.

98 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

J. Byla C-550/20

99 Kipro Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Direktyvą 2020/1057,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

100 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Kipro Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

101 2021 m. balandžio 29 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Kipro Respublikos reikalavimų.

102 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

K. Byla C-551/20

103 Vengrija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį ir 2 straipsnio 2 punktą ir prireikus šio reglamento nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašomomis panaikinti nuostatomis, ar netgi visą šį reglamentą,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir prireikus Reglamento 2020/1055 nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su šiuo punktu,

– panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį, o nepatenkinus šio reikalavimo – jos 1 straipsnio 6 dalį ir prireikus šios direktyvos nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašoma panaikinti nuostata,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

104 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Vengrijos bylinėjimosi išlaidas.

105 2021 m. balandžio 13 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai, Lietuvos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Vengrijos reikalavimų.

106 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

L. Byla C-552/20

107 Maltos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

108 2021 m. balandžio 22 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai, Lietuvos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Maltos Respublikos reikalavimų.

109 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

M. Byla C-553/20

110 Lenkijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

111 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

112 2021 m. balandžio 27 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Lenkijos Respublikos reikalavimų.

113 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

N. Byla C-554/20

114 Lenkijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas,

– panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį,

– panaikinti šio reglamento 2 straipsnio 5 punkto b papunktį,

– nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šį reglamentą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

115 2021 m. balandžio 27 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai, Lietuvos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Lenkijos Respublikos reikalavimų.

116 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

O. Byla C-555/20

117 Lenkijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3, 4, 6 ir 7 dalis ir 9 straipsnio 1 dalį, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šią direktyvą,

– priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

118 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį ir

– priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

119 2021 m. balandžio 27 d. sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Rumunijai įstoti į bylą palaikyti Lenkijos Respublikos reikalavimų.

120 Tos pačios dienos sprendimais Teisingumo Teismo pirmininkas leido Danijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Nyderlandų Karalystei, Austrijos Respublikai ir Švedijos Karalystei įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų, o Italijos Respublikai – palaikyti Tarybos reikalavimų.

P. Dėl bylų C-541/20–C-555/20 sujungimo

121 2023 m. spalio 13 d. sprendimu Teisingumo Teismo pirmininkas pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 54 straipsnio 2 dalį sujungė bylas C-541/20–C-555/20, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis, jeigu ji dar nebaigta, ir priimtas sprendimas, kuriuo užbaigiamas procesas.

IV. Dėl ieškinių

A. Dėl Reglamento 2020/1054

122 Lietuvos Respublika (byla C-541/20), Bulgarijos Respublika (byla C-543/20), Rumunija (byla C-546/20), Vengrija (byla C-551/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-553/20) prašo panaikinti kai kurias Reglamento 2020/1054 nuostatas arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti visą šį reglamentą.

123 Pirma, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos pareikštais ieškiniais prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį – juo Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalis buvo pakeista nauja 8 dalimi, pagal kurią vairuotojams iš esmės draudžiama normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet kokiu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, naudotis transporto priemonėje (toliau – draudimas normaliu arba kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje).

124 Antra, Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos pareikštais ieškiniais prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį – juo į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnį įterpta 8a dalis, kurioje numatyta transporto įmonių pareiga organizuoti vairuotojų darbą taip, kad vairuotojai kas tris ar keturias savaites, atsižvelgiant į tai, ar jie anksčiau pasinaudojo dviem iš eilės sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, galėtų grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, kad pasinaudotų bent vienu normaliu arba kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu (toliau – Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga).

125 Trečia, Vengrijos pareikštu ieškiniu taip pat prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktą – juo Reglamento Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalis buvo pakeista naujomis 4 dalimi ir 4a dalimi, pagal kurias paankstinama pareigos įrengti antros kartos išmaniuosius tachografus (toliau – V2 tachografai) įsigaliojimo data.

126 Galiausiai, ketvirta, Lietuvos Respublikos pareikštu ieškiniu taip pat prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį, kiek jo pirmoje pastraipoje nustatyta, kad šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

1. Ieškinių pagrindų apžvalga

127 Grįsdama savo ieškinio (byla C-541/20) reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Lietuvos Respublika nurodo keturis pagrindus; pirmasis grindžiamas SESV 45 straipsnio pažeidimu, antrasis – SESV 26 straipsnio pažeidimu (pirma dalis) ir bendrojo nediskriminavimo principo pažeidimu (antra dalis), trečiasis – ESS 3 straipsnio 3 dalies, SESV 11 ir 191 straipsnių ir Sąjungos aplinkos apsaugos ir kovos su klimato kaita politikos pažeidimu ir ketvirtasis – proporcingumo principo pažeidimu. Grįsdama to paties ieškinio reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį ši valstybė narė nurodo tris pagrindus; pirmasis grindžiamas proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – SESV 296 straipsnyje numatytos pareigos motyvuoti pažeidimu ir trečiasis – ESS 4 straipsnio 3 dalyje įtvirtinto lojalaus bendradarbiavimo principo pažeidimu.

128 Grįsdama ieškinį (byla C-543/20) dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio ir 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo Bulgarijos Respublika remiasi penkiais pagrindais. Pirmasis–trečiasis pagrindai pateikti dėl šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio; pirmasis pagrindas grindžiamas SESV 45 straipsnio pažeidimu (pirma dalis) ir SESV 21 straipsnio 1 dalies ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 45 straipsnio 1 dalies pažeidimu (antra dalis), antrasis – ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir prie ES sutarties ir prie SESV pridėto Protokolo (Nr. 2) dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo (toliau – Protokolas dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų) 1 straipsnyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, o trečiasis – teisinio saugumo principo pažeidimu. Ketvirtasis pagrindas pateiktas dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio ir grindžiamas proporcingumo principo, įtvirtinto ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir šio protokolo 1 straipsnyje, pažeidimu. Penktasis pagrindas pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčių, jis grindžiamas vienodo požiūrio principo ir nediskriminavimo principo, įtvirtinto SESV 18 straipsnyje bei Chartijos 20 ir 21 straipsniuose, valstybių narių lygybės prieš Sutartis principo, įtvirtinto ESS 4 straipsnio 2 dalyje, ir, „jei Teisingumo Teismas mano esant būtina“, SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu.

129 Grįsdama ieškinį (byla C-546/20) dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio ir 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo Rumunija remiasi trimis pagrindais. Pirmasis pagrindas pateiktas dėl šių dviejų nuostatų ir grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje numatyto proporcingumo principo pažeidimu. Antrasis pagrindas pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio ir grindžiamas SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės pažeidimu. Trečiasis pagrindas, kurį sudaro dvi dalys, pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčių, jis grindžiamas SESV 18 straipsnyje numatyto nediskriminavimo dėl pilietybės principo pažeidimu.

130 Grįsdama ieškinio (byla C-551/20) reikalavimą panaikinti
Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį Vengrija nurodo vienintelį ieškinio pagrindą, grindžiamą akivaizdžia vertinimo klaida ir proporcingumo principo pažeidimu. Grįsdama šio ieškinio reikalavimą panaikinti šio reglamento 2 straipsnio 2 punktą ši valstybė narė nurodo tris pagrindus; pirmasis grindžiamas akivaizdžia vertinimo klaida ir proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimu ir trečiasis – SESV 151 straipsnio antroje pastraipoje numatytos pareigos išlaikyti Sąjungos ekonominį konkurencingumą pažeidimu.

131 Grįsdama ieškinį (byla C-553/20) dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo Lenkijos Respublika remiasi penkiais pagrindais; pirmasis grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – teisinio saugumo principo pažeidimu, trečiasis – SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, ketvirtasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu ir penktasis – Chartijos 37 straipsnio pažeidimu.

132 Reikia paeiliui išnagrinėti ieškinių reikalavimus panaikinti
Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, 1 straipsnio 6 punkto c papunktį, 2 straipsnio 2 punktą ir 3 straipsnį.

2. Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio

133 Grįsdamos savo atitinkamus ieškinius dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo Lietuvos Respublika (byla C-541/20), Bulgarijos Respublika (byla C-543/20), Rumunija (byla C-546/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-553/20) iš esmės remiasi šių principų ir nuostatų pažeidimu:

– proporcingumo principo (Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtojo pagrindo pirma–trečia dalys, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas),

– vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antra dalis, Bulgarijos Respublikos ieškinio penktojo pagrindo pirma dalis ir Rumunijos ieškinio trečiojo pagrindo antra dalis),

– teisinio saugumo principo (Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtojo pagrindo ketvirta dalis, Bulgarijos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas ir Lenkijos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas),

– SESV 21 straipsnio 1 dalyje ir Chartijos 45 straipsnyje numatyto Sąjungos piliečių laisvo judėjimo (Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis),

– SESV 26 straipsnyje numatyto vidaus rinkos veikimo (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirma dalis),

– SESV 45 straipsnyje numatyto laisvo darbuotojų judėjimo (Lietuvos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas ir Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo pirma dalis),

– SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės (Rumunijos ieškinio antrasis pagrindas),

– Sąjungos teisės nuostatų dėl bendros transporto politikos, numatytų SESV 91 straipsnio 2 dalyje (Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis, grindžiama proporcingumo principo pažeidimu, ir Lenkijos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas) ir SESV 94 straipsnyje (Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis, grindžiama proporcingumo principo pažeidimu, ir Lenkijos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas), ir

– Sąjungos teisės nuostatų aplinkos apsaugos srityje (Lietuvos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas ir Lenkijos Respublikos ieškinio penktasis pagrindas).

a) Dėl priimtinumo

1) Šalių argumentai

134 Byloje C-543/20 Taryba išreiškia abejonių dėl Bulgarijos Respublikos ieškinyje pateikto reikalavimo panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį priimtinumo, nes šiuo reikalavimu iš tikrųjų siekiama ne užginčyti šios nuostatos galiojimą, o išsiaiškinti jos aiškinimą.

135 Šiuo klausimu Taryba primena, kad Sąjungos antrinės teisės aktas turi būti aiškinamas taip, kad kuo labiau atitiktų Sutarčių nuostatas. Ji pažymi, kad nagrinėjamu atveju, Bulgarijos Respublikos nuomone, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis galėtų būti aiškinamas kaip atitinkantis Sąjungos teisę, todėl, jei taip būtų, Teisingumo Teismas neturėtų nagrinėti pagrindų, kuriais ji grindžia savo reikalavimus. Taigi arba šios valstybės narės pageidaujamas aiškinimas būtų teisingas – tokiu atveju ji nekvestionuotų šios nuostatos galiojimo, arba jis būtų klaidingas dėl to, kad egzistuoja kitoks Sutartis atitinkantis aiškinimas – tokiu atveju visi nurodyti pagrindai turėtų būti atmesti kaip nepagrįsti.

136 Nepriimtina, kad valstybė narė, siekdama užginčyti teisėkūros procedūra priimtų Sąjungos teisės aktų teisėtumą vien tam, kad išsiaiškintų jų prasmę, naudotųsi pagal SESV 263 straipsnį turima privilegijuota padėtimi ir pateiktų Teisingumo Teismui skirtingus aiškinimus, prašydama paneigti kai kuriuos iš jų. Kaip ir SESV 267 straipsniu, SESV 263 straipsniu negalima remtis siekiant pateikti Teisingumo Teismui hipotetinius klausimus.

137 Bulgarijos Respublika mano, kad jos ieškinyje pateiktas reikalavimas panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį yra priimtinas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

138 Iš siejamų SESV 263 ir 264 straipsnių matyti, kad pagal pirmąją iš šių nuostatų pareikštu ieškiniu dėl vieno iš jos pirmoje pastraipoje nurodytų aktų panaikinimo turi būti siekiama šio akto panaikinimo. Darytina išvada, kad ieškinys, kuriame reikalaujama, kad Teisingumo Teismas išaiškintų tokį aktą, negali būti grindžiamas SESV 263 straipsniu ir turi būti atmestas kaip nepriimtinas.

139 Vis dėlto, kai šalis, remdamasi SESV 263 straipsniu, prašo panaikinti Sąjungos aktą ir, kaip to reikalaujama pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnio pirmą pastraipą ir Procedūros reglamento 120 straipsnio c punktą, savo ieškinyje nurodo pagrindus ir argumentus, kuriais grindžiamas jos reikalavimas, taip pat šių pagrindų santrauką, Teisingumo Teismas, neatsižvelgdamas į ieškovo šiuo klausimu pateiktą prašymą, būtinai turi patikrinti ginčijamo akto aiškinimo, kuris yra minėtų pagrindų ir argumentų pateikimo prielaida, pagrįstumą. Iš tiesų, jeigu Teisingumo Teismas šį aktą aiškintų kitaip, to galėtų pakakti siekiant pateisinti pagrindų ir argumentų atmetimą kaip nepagrįstų.

140 Nagrinėjamu atveju Bulgarijos Respublikos ieškinyje, pareikštame byloje C-543/20, aiškiai ir tiksliai nurodyti pagrindai ir argumentai, kuriais grindžiamas jos ieškinyje dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo pateiktas reikalavimas, taip pat pateikta šių pagrindų santrauka. Iš šio ieškinio matyti, kad nurodytoje byloje pareikštu ieškiniu siekiama užginčyti šios nuostatos teisėtumą pagal SESV 263 straipsnį laikantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnio pirmoje pastraipoje ir Procedūros reglamento 120 straipsnio c punkte numatytus reikalavimų.

141 Be to, iš šio ieškinio matyti, kad Bulgarijos Respublikos nurodyti pagrindai ir argumentai grindžiami prielaida, jog Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis turi būti aiškinamas taip, kad pagal šią nuostatą vairuotojai, siekdami pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, privalo, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti arba į darbdavio veiklos centrą, arba į savo gyvenamąją vietą, tačiau nenumatyta galimybės jiems patiems pasirinkti, kur jie nori būti šiuo poilsio laikotarpiu.

142 Taigi nagrinėdamas šiuos pagrindus ir argumentus Teisingumo Teismas turi patikrinti, ar pirmesniame punkte minėtas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio aiškinimas, kuris yra jų pateikimo prielaida, yra teisingas.

143 Tiesa, savo ieškinio įžanginėje dalyje pati Bulgarijos Respublika pripažįsta, kad, pirma, šią nuostatą galima aiškinti ir taip, kad joje vairuotojams nenustatyta tokios pareigos grįžti į vieną iš dviejų nurodytų vietų, taigi jie gali laisvai pasirinkti pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu toje vietoje, kur to pageidauja; antra, jei Teisingumo Teismas pritartų tokiam aiškinimui, nereikėtų nagrinėti jos ieškinį pagrindžiančių pagrindų ir argumentų, susijusių su pagrindinių Sąjungos darbuotojų ir piliečių judėjimo laisvių, taip pat proporcingumo, vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimu. Vis dėlto tokia aplinkybė nepateisina šio ieškinio atmetimo kaip nepriimtino. Iš tiesų Teisingumo Teismas bet kuriuo atveju privalo patikrinti minėtos nuostatos aiškinimo, kuris yra šių pagrindų ir argumentų pateikimo prielaida, pagrįstumą.

144 Taigi reikia atmesti Tarybos pateiktą Bulgarijos Respublikos ieškinio reikalavimo panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį nepriimtinumu grindžiamą prieštaravimą.

b) Dėl esmės

145 Iš Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, pateiktų grindžiant jų ieškinius dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio panaikinimo, matyti, kad šių valstybių narių nurodyti pagrindai, susiję su proporcingumo principo, vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų, SESV garantuojamų pagrindinių laisvių ir SESV nuostatų dėl aplinkos apsaugos pažeidimu, grindžiami prielaida, kad ši nuostata turi būti aiškinama taip, kaip nurodyta šio sprendimo 141 punkte, t. y. kaip įpareigojanti vairuotojus, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti arba į darbdavio veiklos centrą, arba į savo gyvenamąją vietą, todėl atimanti iš jų galimybę patiems pasirinkti vietą, kur jie pageidauja praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį.

146 Vis dėlto, kadangi šiuo klausimu Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui pažeidus teisinio saugumo principą dėl to, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis yra nepakankamai aiškus, pirmiausia reikia išnagrinėti pagrindus ir argumentus, grindžiamus šio principo pažeidimu.

1) Dėl teisinio saugumo principo pažeidimo

i) Šalių argumentai

147 Lietuvos Respublika savo ketvirtojo pagrindo, grindžiamo proporcingumo principo pažeidimu, ketvirtoje dalyje, Bulgarijos Respublika trečiajame pagrinde, o Lenkijos Respublika antrajame pagrinde teigia, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis neatitinka iš teisinio saugumo principo kylančių reikalavimų, nes neaiškus jo konkretus turinys.

148 Pagal teisinio saugumo principą reikalaujama, kad teisės normos būtų aiškios ir tikslios, o jų poveikį būtų galima numatyti, kad suinteresuotieji asmenys galėtų suprasti Sąjungos teisės reglamentuojamas situacijas ir teisinius santykius. Nors yra leidžiami atvejai, kai teisės normos yra

neaiškios, jose vartojami abstraktūs terminai arba suteikiama tam tikra diskrecija, vis dėlto tai įmanoma tik su sąlyga, kad tokios normos nelemia savivalės ir gali būti patikslintos jurisprudencijoje, o šiuo atveju taip nėra.

149 Pirma, Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika mano, kad pats vairuotojams ar transporto įmonėms tenkančių pareigų pobūdis nėra aiškiai apibrėžtas. Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio formuluotės kyla didelių abejonių dėl to, ar vairuotojai, norėdami pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiais, gali pasirinkti kitą vietą, nei šioje nuostatoje nurodytos dvi vietos, ar šioje nuostatoje numatytos pareigos turi laikytis vairuotojai, o gal – transporto įmonės, ir, jeigu jos turi laikytis pastarosios, ar jos privalo tik suteikti vairuotojui laisvo laiko ir tam tikrą transporto priemonę, kad šis galėtų pasinaudoti poilsio laiku vienoje iš dviejų nurodytų vietų, o gal jos taip pat privalo užtikrinti, kad vairuotojas iš tikrųjų nuvyktų į vieną iš tų vietų, kaip tai greičiausiai siūloma šio reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje, kurioje nurodyta, kad transporto įmonė turi laikytis pareigų „dėl įprasto grįžimo organizavimo“.

150 Lietuvos Respublika ir Bulgarijos Respublika mano, kad vienintelis Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio aiškinimas, atitinkantis vairuotojų pagrindines laisves ir tikslą pagerinti darbo sąlygas, yra toks, jog pagal šią nuostatą nereikalaujama, kad vairuotojas grįžtų į savo gyvenamąją vietą arba į valstybę narę, kurioje yra įsisteigęs jo darbdavys, bet reikalaujama, kad vežėjas organizuotų vairuotojo darbą taip, kad nebūtų pažeista vairuotojo laisvė pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu toje vietoje, kur jis to pageidauja. Vis dėlto Bulgarijos Respublika teigia, kad net ir esant tokiam minėtos nuostatos turiniui, tokia pareiga darbdaviui turėtų būti taikoma tik tuo atveju, jei vairuotojas pareikštų norą grįžti į vieną iš šių dviejų vietų.

151 Antra, Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika mano, kad labai sunku nustatyti, kaip konkrečiai transporto įmonė turi įvykdyti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą pareigą. Lietuvos Respublika šiuo klausimu teigia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nepatikslino, kaip šios pareigos turi būti laikomasi praktiškai. Nepaaiškinta nei vairuotojo grįžimo tvarka, pavyzdžiui, grįžimo išlaidų ir grįžimo įrodymų klausimai, nei atsisakymo grįžti tvarka ir tokio atsisakymo pasekmės, kiek tai susiję su sankcijomis darbdaviui ir prireikus darbuotojui. Be to, nėra aiškiai apibrėžta vairuotojo „gyvenamosios vietos“ sąvoka. Visų pirma neaišku, ar trečiosios šalies vairuotojas turi grįžti į tą trečiąją šalį, ar į laikinąją gyvenamąją vietą atitinkamoje valstybėje narėje, ir apskritai neaišku, ar ši sąvoka reiškia atitinkamą valstybę narę, ar tikslų gyvenamosios vietos adresą. Dėl visų šių neaiškumų Reglamento 2020/1054 neįmanoma vienodai taikyti. Savo ruožtu Lenkijos Respublika teigia, kad iš šio reglamento neaišku, kaip transporto įmonė turi įpareigoti vairuotoją pasinaudoti jos siūloma grįžimo galimybe. Be to, kyla neaiškumų dėl transporto priemonės, kuri turi būti tam naudojama, klausimo. Taigi minėto reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje vežėjams gali būti nustatytos pareigos, kurių jie apskritai negali įvykdyti, nepažeisdami pagrindinės darbuotojų teisės į asmens laisvę.

152 Trečia, Lenkijos Respublika teigia, kad taip pat kyla didelių abejonių dėl to, ar prieš grįžtant į gyvenamąją vietą reikia grįžti į veiklos centrą, ar ne. Iš Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 dalies d punkto formuluotės neaišku, ar leisdama vairuotojams grįžti tiesiai į jų gyvenamąją vietą, įmonė įvykdytų įpareigojimą užtikrinti jiems poilsio laiką, nes vairuotojų „kassavaitinio poilsio laikotarpis prasid[ėtų]“ darbdavio veiklos centre. Šis

nekonkretumas galėtų paskatinti transporto įmones suteikti vairuotojams transporto priemones važiuoti į darbdavio veiklos centrą ir tik vėliau į jų gyvenamąją vietą, o tai, kalbant apie vairuotojus, gyvenančius toli nuo tokio veiklos centro, reikštų prastesnės kokybės poilsį.

153 Ketvirta, Lenkijos Respublika mano, jog neaišku, ar tachografas, kurio įrašai laikomi Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies, įterptos į šį reglamentą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, trečioje pastraipoje reikalaujamais įrodymais, yra transporto priemonės, kuria vairuotojas grįžta į darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą, tachografas, o gal tai vairuotojo paprastai naudojamos transporto priemonės tachografas. Pagal Reglamento Nr. 165/2014 33 straipsnio 2 dalį tachografais užregistruoti duomenys turėtų būti saugomi ne trumpiau kaip metus. Vis dėlto pagal Reglamento 2020/1054 14 konstatuojamąją dalį transporto įmonė, siekdama įrodyti, kad laikomasi šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos, taip pat gali naudotis kitais dokumentais, tačiau Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalyje nenurodyta tokių dokumentų saugojimo trukmė.

154 Nors tam tikromis sąlygomis valstybės narės gali priimti Sąjungos teisę įgyvendinančias priemones, reglamentuose turėtų būti pakankamai tiksliai apibrėžtas tokių nacionalinių priemonių turinys. Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio, pagal kurį kompetentingoms nacionalinėms institucijoms suteikiama pernelyg plati diskrecija arba sudaroma galimybė priimti pernelyg platų skirtingų nacionalinių sprendimų spektrą, atveju taip nėra. Vis dėlto šiuo reglamentu kaip tik buvo siekiama padidinti teisinį saugumą, kiek tai susiję su transporto įmonėms tenkančiomis pareigomis. Taigi tam, kad būtų užtikrintas vienodas Sąjungos teisės taikymas vidaus rinkoje, šios pareigos turi būti išsamiai ir nenuginčijamai apibrėžtos tiesiogiai taikomame Sąjungos teisės akte. Dėl to, kad įvairios valstybės narės tikslina minėto reglamento nuostatas, jos tose valstybėse yra skirtingai taikomos, ir tai padidina teisinį netikrumą.

155 Penkta, Bulgarijos Respublika mano, kad teisinį nesaugumą, atsirandantį dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio, patvirtina prieštaringi aiškinimai, išplaukiantys tiek iš Tarybos motyvų, pateiktų vykstant pirmajam svarstymui per teisėkūros procedūrą, santraukos, tiek iš per šią procedūrą pateiktų Parlamento paaiškinimų dėl galiausiai nepatvirtinto pakeitimo. Jį taip pat patvirtina Komisijos teiginiai, pateikti atsakant į transporto sektoriaus atstovų prašymus pateikti paaiškinimų, ir dokumentai „Klausimai ir atsakymai“, susiję, be kita ko, su Reglamentu 2020/1054 [2020 m. lapkričio 25 d. ir 2021 m. balandžio 21 d. „*Mobility Package I – Social Rules, Driving and rest times, Questions and Answers, Parts 1 and 2*“ („Judumo dokumentų rinkinys I – Socialinės taisyklės – Vairavimo ir poilsio laikas – Atsakymas ir klausimai – 1 ir 2 dalys“)], kuriuose pateiktos bet kuriuo atveju neprivalomos gairės.

156 Šešta, Bulgarijos Respublika pažymi, kad, nesant teisinio saugumo, negalima atmesti galimybės, jog vietos valdžios institucijos arba Sąjungos piliečiai Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį aiškins kaip nustatantį vairuotojams pareigą kas tris ar keturias savaites grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į valstybę narę, kurioje įsisteigęs jų darbdavys. Iš Belgijos policijos ataskaitos matyti, kad bauda transporto įmonei buvo skirta vien dėl to, kad patikrintas vairuotojas nebuvo grįžęs po trylikos savaičių, neatlikus jokio vertinimo dėl vietos, kurioje tas vairuotojas pasirinko praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį, nors turėjo galimybę grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į valstybę narę, kurioje įsisteigęs jo darbdavys.

157 Parlamentas ir Taryba teigia, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

158 Remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija, pagal teisinio saugumo principą reikalaujama, kad, pirma, teisės normos būtų aiškios ir tikslios ir, antra, jų taikymas būtų nuspėjamas teisės subjektams, ypač kai jos gali turėti neigiamų pasekmių. Konkrečiai kalbant, pagal minėtą principą reikalaujama, kad teisės norma leistų suinteresuotiesiems asmenims tiksliai žinoti ja nustatytų pareigų turinį, kad jie galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas ir imtis atitinkamų veiksmų (2022 m. vasario 16 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-156/21, EU:C:2022:97, 223 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

159 Vis dėlto šie reikalavimai negali būti suprantami nei kaip draudžiantys Sąjungos teisės aktų leidėjui jo priimamame teisės akte pateikti abstrakčią teisės sąvoką, nei kaip įpareigojantys, kad tokioje abstrakčioje normoje būtų paminėti įvairūs konkretūs galimo šios normos taikymo atvejai, jeigu teisės aktų leidėjas negali iš anksto jų visų nustatyti (2022 m. vasario 16 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-156/21, EU:C:2022:97, 224 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

160 Nebūtina, kad pačiame pagal teisėkūros procedūrą priimtame akte būtų pateikti techninio pobūdžio paaiškinimai, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas gali nustatyti bendrą teisinę tvarką, kuri prireikus vėliau patikslinama (2019 m. sausio 30 d. Sprendimo *Planta Tabak*, C-220/17, EU:C:2019:76, 32 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

161 Vadinasi, tai, kad pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu valdžios institucijoms, atsakingoms už jo įgyvendinimą, suteikiama tam tikra diskrecija, savaime nepažeidžia nuspėjamumo reikalavimo, jei, atsižvelgiant į atitinkamus teisėtus tikslus, yra pakankamai tiksliai nustatyta naudojimosi tokiais įgaliojimais apimtis ir sąlygos, siekiant užtikrinti tinkamą apsaugą nuo savivalės (2022 m. vasario 16 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-156/21, EU:C:2022:97, 225 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

162 Be to, teisinio saugumo principas nenumato pareigos palikti teisinę tvarką nepakeistą, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas, naudodamasis diskrecija, gali laisvai keisti esamą teisėkūros situaciją (šiuo klausimu žr. 2021 m. birželio 3 d. Sprendimo *Jumbocarry Trading*, C-39/20, EU:C:2021:435, 50 punktą).

163 Atsižvelgiant būtent į šiuos argumentus reikia vertinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio atitiktį teisinio saugumo principui.

164 Šiuo klausimu reikia priminti, kad šia nuostata į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnį įtraukta 8a dalis, kurią sudaro trys pastraipos.

165 Pagal pirmą pastraipą transporto įmonė vairuotojų darbą organizuoja taip, kad per kiekvieną keturių iš eilės einančių savaičių laikotarpį vairuotojai galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą, kad atitinkamai ten pradėtų arba praleistų savo normalų arba kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį.

166 Antroje pastraipoje numatyta, kad, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalį, iš dalies pakeistą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto a papunkčiu, transporto įmonė organizuoja vairuotojo darbą taip, kad jis galėtų grįžti trečią savaitę ir pasinaudoti normaliu arba kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

167 Galiausiai trečioje pastraipoje numatyta, kad transporto įmonė dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo tą pareigą, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.

168 Pirma, dėl Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, kad iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies, įterptos Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, neįmanoma suprasti, pirma, ar šioje nuostatoje numatyta pareiga tenka vairuotojams, ar transporto įmonėms, ir, antra, ar vairuotojai gali laisvai pasirinkti kitą vietą nei darbdavio veiklos centras arba jų gyvenamoji vieta, kad pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį, reikia konstatuoti, kad, kaip aiškiai matyti iš šios 8 straipsnio 8a dalies formuluotės, ypač iš jos pirmose dviejose pastraipose pavartoto žodžių junginio „transporto ūkio subjektai <...> organizuoja“, ir trečioje pastraipoje pavartoto žodžių junginio „ūkio subjektas dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo tą pareigą“, 8 straipsnio 8a dalies nuostatos skirtos ne vairuotojams, o transporto įmonėms, ir įpareigoja jas organizuoti vairuotojų darbą taip, kad, kaip matyti iš pirmose dviejose pastraipose pavartoto žodžio „galėtų“, jie turėtų galimybę, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites sugrįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, kad atitinkamai ten pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį.

169 Kaip savo išvados 126 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje transporto įmonėms nustatyta pareiga organizuoti vairuotojų darbą, t. y. šios įmonės, kaip darbdavės, turi pasinaudoti visomis atsižvelgiant į darbo santykius su vairuotojais turimomis priemonėmis ir sudaryti jiems galimybę darbo laiku sugrįžti į vieną iš dviejų šioje nuostatoje nurodytų vietų – į darbdavio veiklos centrą arba vairuotojų gyvenamąją vietą, be to, ši pareiga taikoma tik dėl vienos iš šių dviejų vietų, taigi ji netaikoma kitoms vietoms.

170 Vis dėlto ankstesniame punkte minėta pareiga neturi įtakos vairuotojo laisvei pasirinkti ir normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti toje vietoje, kurioje jis to pageidauja.

171 Iš tiesų Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje vairuotojams nenustatyta jokios pareigos dėl vietos, kurioje jie turi pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Konkrečiai kalbant, nors, kaip patvirtinta Reglamento 2020/1055 8 konstatuojamojoje dalyje, ši nuostata vairuotojams užtikrina „teisę“ grįžti į vieną iš dviejų konkrečių joje nurodytų poilsio laikui pradėti ar praleisti skirtų vietų, pagal šią nuostatą jiems nenustatyta jokios pareigos šiuo klausimu. Taigi joje nenumatyta, kad vairuotojai visais atvejais privalo grįžti į darbdavio veiklos centrą ar į savo gyvenamąją vietą; jiems palikta laisvė pasirinkti – normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti toje vietoje, kur jie to pageidauja.

172 Be to, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje nustatytos pareigos turinį patvirtina šio reglamento 14 konstatuojamoji dalis, kurioje nurodyta, jog, siekiant užtikrinti, kad vairuotojai pernelyg ilgą laiką nebūtų nutolę nuo savo gyvenamosios vietos, transporto įmonės turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jiems „būtų sudarytos sąlygos“ pasiekti darbdavio veiklos centrą arba jų gyvenamąją vietą, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites, kartu aiškiai pažymint, kad vairuotojai gali „laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį“.

173 Taigi, nors pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai gali laisvai pasirinkti vietą, kur nori pradėti arba pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, Sąjungos teisės aktų leidėjas visų pirma ir iš esmės norėjo, kad vairuotojams nebūtų daroma jokio spaudimo siekiant, kad jie priimtų sprendimą negrįžti į darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą. Šiuo aspektu poveikio vertinimo socialinėje srityje (1/2 dalis, p. 49) nurodyta, jog vairuotojams sunku įrodyti, kad pasirinko laisvai, kai nusprendžia praleisti poilsio laiką transporto priemonėje.

174 Iš tiesų reikia priminti, kad darbo santykiuose darbuotojas laikytinas silpnesne šalimi, todėl būtina užkirsti kelią tam, kad darbdavys turėtų galimybę apriboti jo teises arba kad darbuotojas būtų atgrasomas aiškiai remtis savo teisėmis prieš darbdavį (šiuo klausimu žr. 2019 m. gegužės 14 d. Sprendimo *CCOO*, C-55/18, EU:C:2019:402, 44 ir 45 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

175 Priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis negali būti aiškinamas taip, kad pagal jį darbdaviui leidžiama nevykdyti pareigos organizuoti savo vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų grįžti, motyvuojant tuo, kad jie iš anksto ir kategoriškai atsisakė šioje nuostatoje jiems suteiktos teisės pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu toje vietoje, kur to pageidauja.

176 Kaip teisingai pažymėjo Taryba, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu papildomos Reglamento Nr. 561/2006 9 straipsnio 2 ir 3 dalys, kurių turinys iš esmės nebuvo pakeistas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 8 punkto b papunkčiu, iš kurio matyti, kad tais atvejais, kai vairuotojas palieka transporto priemonę kitoje vietoje nei jo gyvenamoji vieta arba darbdavio veiklos centras, nuvykimo iki šios transporto priemonės ir sugrįžimo laikas iš principo nelaikomas poilsio laiko dalimi. Tokiomis aplinkybėmis pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį šiuo metu vairuotojams garantuojama Reglamento Nr. 561/2006 9 straipsnio 2 ir 3 dalyse įtvirtinta teisė atvykti į vieną iš tų dviejų vietų, siekiant joje pradėti arba praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Kadangi sugrįžti reikalingas laikas yra ne poilsio, o darbo laikas, darbdavys turi padengti galimas su šiuo grįžimu susijusias išlaidas.

177 Darytina išvada, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį transporto įmonės privalo organizuoti savo vairuotojų darbą taip, kad siekdami pradėti arba praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį, nelygu atvejis, jie kas tris ar keturias savaites galėtų grįžti į įmonės veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą.

178 Siekiant nepažeisti vairuotojo teisės grįžti į vieną iš pirmesniame punkte nurodytų vietų veiksmingumo, šioje nuostatoje iš esmės yra įtvirtinta ir transporto įmonės pareiga savo sąskaita organizuoti vairuotojo grįžimą, nebent jis nuspręstų negrįžti į vieną iš tų vietų tam, kad pradėtų ar praleistų joje normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Vadinasi, transporto įmonė neprivalo imtis veiksmų, būtinų tam, kad organizuotų konkretaus vairuotojo grįžimą, jeigu jis ją informavo apie savo nenorą grįžti į vieną iš tų vietų.

179 Taigi, priešingai, nei teigia Lenkijos Respublika, pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį transporto įmonės taip pat neprivalo priversti vairuotojus faktiškai pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu savo gyvenamojoje vietoje, nes iš tikrųjų darbdavys negali nei privalomai nurodyti vietos, kurioje darbuotojas turi pasinaudoti šiuo poilsio laikotarpiu, nei juo labiau kontroliuoti vairuotojo veiklos, kai šis nedirba.

180 Iš to taip pat matyti, kad, priešingai, nei teigia Lietuvos Respublika, nei vairuotojui, kai jis atsisako pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu savo gyvenamojoje vietoje, nei transporto įmonei, kai vairuotojas negrįžta į vieną iš šioje nuostatoje nurodytų vietų, negali būti taikomos sankcijos, jeigu įmonė gali įrodyti, kad vairuotojas pats nusprendė nesinaudoti galimybe grįžti, kurią ji ketino jam sudaryti.

181 Antra, dėl Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, grindžiamų tuo, kad Reglamente 2020/1054 nepaaiškintas šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytas pareigos praktinis įgyvendinimas siekiant užtikrinti vairuotojų grįžimą, visų pirma tuo, kaip transporto įmonės turėtų organizuoti tokį galimą grįžimą, reikia pažymėti, kad, remiantis šio sprendimo 159 punkte nurodyta jurisprudencija, pagal teisinio saugumo principą Sąjungos teisės aktų leidėjui nedraudžiama savo priimamoje teisės normoje pateikti abstrakčią teisinę sąvoką ir jis neįpareigojamas tokioje abstrakčioje normoje nurodyti įvairių konkrečių galimo šios normos taikymo atvejų, jeigu negali iš anksto visų jų nustatyti.

182 Taigi siekiant, kad būtų laikomasi teisinio saugumo principo, nereikia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas apibrėžtų visas konkrečias pagal teisėkūros procedūrą priimto akto nuostatų įgyvendinimo sąlygas arba numatytų visus konkrečius galimo šių nuostatų taikymo atvejus, nes šis teisės aktų leidėjas, kaip matyti iš sprendimo 160 punkte nurodytos jurisprudencijos, turi teisę, siekdamas lankstumo ir laikydamasis proporcingumo principo, įtvirtinti bendrą teisinę tvarką, kuri gali būti patikslinta vėliau.

183 Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjui negali būti priekaištaujama dėl to, kad visuotinai taikomoje nuostatoje, kaip antai Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje, nenurodė visų praktinių galimo vairuotojų sugrįžimo taisyklių, be kita ko, taisyklių dėl transporto priemonės, kuria jie gali naudotis grįždami. Tokie patikslinimai būtų pakenkę lankstumui, kurį Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino suteikti transporto įmonėms, kaip darbdavėms, kad neperžengdamos darbo santykių su savo vairuotojais ribų jos galėtų pačios nustatyti konkrečias jiems suteiktų teisių įgyvendinimo taisykles, atsižvelgdamos į kiekvieną konkretų atvejį. Sąjungos teisės aktų leidėjui taip pat negali būti priekaištaujama dėl to, kad tokioje visuotinai taikomoje nuostatoje nenustatė išsamesnių taisyklių, pagal kurias transporto įmonės turi derinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą pareigą ir vairuotojų laisvę pasirinkti vietą, kur jie nori pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, nes iš tiesų tokios taisyklės priklauso nuo kiekvieno konkretaus atvejo; antraip šis lankstumo reikalavimas būtų pažeistas.

184 Taip pat reikia atmesti Lietuvos Respublikos argumentus, kad nėra aiškiai apibrėžtas žodžių junginys „gyvenamoji vieta“. Iš tiesų, atsižvelgiant į įprastą šių žodžių reikšmę ir Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, pagal kurią gyvenamoji vieta atitinka vietą, kurioje yra įprastas suinteresuotojo asmens interesų centras (šiuo klausimu žr. 2004 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Adanez-Vega*, C-372/02, EU:C:2004:705, 37 punktą ir 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *B.*, C-394/13, EU:C:2014:2199, 26 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją), reikia manyti, kad šioje sąvokoje pateikta aiški ir konkreti nuoroda į konkrečią vietą, o ne į visos valstybės narės teritoriją, kaip mano Lietuvos Respublika.

185 Kiek tai susiję su konkrečia trečiųjų šalių vairuotojų situacija, taip pat negalima teigti, jog dėl to, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje tokia situacija aiškiai nereglamentuota, pažeidžiamas teisinio saugumo principas, nes pagal šią nuostatą transporto

įmonės turi sudaryti sąlygas tokiems vairuotojams grįžti darbo laiku arba į jų gyvenamąją vietą, tam tikrais atvejais esančią trečiojoje šalyje, arba į Sąjungos teritorijoje esantį darbdavio veiklos centrą.

186 Trečia, negalima pritarti šiuo klausimu Lenkijos Respublikos pateiktiems konkretesniems argumentams, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį transporto įmonės, atrodo, privalo įsitikinti, kad vairuotojai iš pradžių galės grįžti į darbdavio veiklos centrą, paskui – vykti į savo gyvenamąją vietą, ir taip iš jų atimama galimybė grįžti tiesiai į gyvenamąją vietą. Iš tiesų iš pačios šios nuostatos formuluotės, siejamos su šio reglamento 14 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad vairuotojai turi turėti galimybę grįžti į pirmąją „arba“ antrąją iš šių dviejų konkrečių vietų, kad ten pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Taigi praktiniai sunkumai, kurių tariamai kyla dėl vairuotojo pareigos iš pradžių grįžti į darbdavio veiklos centrą, paskui – į savo gyvenamąją vietą, išplaukia iš to, kad ši valstybė narė klaidingai suprato minėtą nuostatą.

187 Be to, nors pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai iš tikrųjų neįpareigojami iš pradžių grįžti į darbdavio veiklos centrą, paskui pagal pageidavimą – į savo gyvenamąją vietą, vis dėlto pagal jį transporto įmonei, kaip darbdavei, nedraudžiama joje dirbantiems vairuotojams nustatyti pareigos, su sąlyga, kad ji būtų taikoma darbo laiku, iš pradžių grįžti į veiklos centrą, nes tokia su darbo laiku susijusi pareiga patenka į šios įmonės ir jos vairuotojų darbo santykiams taikytinos teisės taikymo sritį.

188 Taip pat tokia tariama pareiga iš pradžių grįžti į darbdavio veiklos centrą neatima iš atitinkamų vairuotojų teisės pasirinkti vietą, kur jie, prireikus įvykdę darbdavio nurodymus grįžti į veiklos centrą ir taip atlikę dėl darbo santykių su juo tenkančią pareigą, pageidauja pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

189 Ketvirta, dėl Lenkijos Respublikos argumentų, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies trečia pastraipa, įterpta į šį reglamentą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, yra nepakankamai aiški, kiek tai susiję su tuo, kaip transporto įmonės turi dokumentuose užfiksuoti šioje nuostatoje numatytos pareigos laikymąsi, reikia pažymėti, kad pagal to reglamento 14 konstatuojamąją dalį minėta įrodinėjimo pareiga gali būti įvykdyta naudojant tiek tachografo įrašus, tiek vairuotojų darbo grafikus ar kitus dokumentus.

190 Iš to matyti, kad, kaip savo išvados 140 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė suteikti transporto įmonėms tam tikrą lankstumą, numatydamas joms galimybę naudojant visus šiuo tikslu svarbius dokumentus įrodyti tiek Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos laikymąsi, tiek tai, kaip ši pareiga konkrečiu atveju buvo suderinta su vairuotojo pasirinkimu pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ne jo gyvenamojoje vietoje. Be to, toks lankstumas atitinka lankstumą, kurį Sąjungos teisės aktų leidėjas suteikia transporto įmonėms dėl vairuotojo grįžimo organizavimo.

191 Šiuo klausimu tai, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies trečioje pastraipoje, įterptoje į šį reglamentą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, konkrečiai nenurodyta, kaip, visų pirma kokiais dokumentais, transporto įmonės gali įrodyti, kad laikosi šioje nuostatoje numatytos pareigos, nereiškia, kad ja pažeidžiamas teisinio saugumo principas.

192 Iš tiesų pirmiausia iš teisinio saugumo principo kylantys reikalavimai, kaip matyti iš šio sprendimo 159 punkte primintos jurisprudencijos, negali būti suprantami taip, kad pagal juos teisės normoje turi būti konkrečiai paminėti įvairūs galimi jos taikymo atvejai, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas negali iš anksto visų jų nustatyti. Taigi tokioje nuostatoje, kaip numatytoji Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies trečioje pastraipoje, įterptoje Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, kuri taikoma daugeliui skirtingų situacijų, neturi būti nei sukonkretinti, nei išsamiai reglamentuoti visi jos taikymo atvejai.

193 Paskui reikia priminti, kad, kiek tai susiję su tachografų įrašais, kurie pagal Reglamento 2020/1054 14 konstatuojamąją dalį gali būti reikšmingi įrodymai, pačiame Reglamente Nr. 165/2014, iš dalies pakeistame Reglamento 2020/1054 2 straipsniu, yra įtvirtintos konkrečios nuostatos, skirtos Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų laikymosi kontrolei užtikrinti, o pagal Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 8 punkto a papunktį Komisija yra įgaliota priimti išsamias nuostatas dėl vienodos pareigos registruoti ir saugoti tam tikrus su darbo laiku susijusius duomenis.

194 Be to, jeigu reikėtų dar labiau patikslinti tam tikras konkrečias transporto įmonių pareigų pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį įgyvendinimo taisykles, pavyzdžiui, šios nuostatos laikymosi įrodinėjimo tvarką, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 18 straipsnį, kuris nebuvo iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1054, valstybės narės aiškiai įgaliojamos priimti Reglamentui Nr. 561/2006 įgyvendinti būtinas priemones, kaip numatyta SESV 291 straipsnio 1 dalyje. Iš tiesų iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad valstybės narės gali patvirtinti reglamentą įgyvendinančias priemones, jeigu nepažeidžia jo tiesioginio taikymo, neiškraipo jo, kaip Sąjungos teisės akto, pobūdžio ir jei patikslina šiuo reglamentu joms suteiktos diskrecijos įgyvendinimą, nepažeisdamos jo nuostatų (2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Komisija / Danija*, C-541/16, EU:C:2018:251, 28 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

195 Galiausiai, kadangi nėra aiškių Sąjungos ar nacionalinės teisės aktų, susijusių su tuo, kaip transporto įmonės turi įrodyti, kad vykdo joms pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį tenkančią pareigą, pačios šios įmonės, kaip darbdavės, remdamosi Sąjungos teisės aktų leidėjo suteiktu lankstumu, turi pasirinkti patikimą ir veiksmingą metodą, kuriuo būtų galima užtikrinti su šia pareiga susijusio įrodymo reikalavimo laikymąsi, pasinaudodamos visomis atsižvelgiant į darbo santykius su vairuotojais turimomis priemonėmis (pagal analogiją žr. 2019 m. sausio 30 d. Sprendimo *Planta Tabak*, C-220/17, EU:C:2019:76, 33 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

196 Penkta, dėl Bulgarijos Respublikos argumentų, susijusių su tam tikra per teisėkūros procedūrą pateikta informacija, pakanka konstatuoti, kad nei Parlamento pateikti paaiškinimai dėl per šią procedūrą atmestų pakeitimų, nei Tarybos pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento aiškinamajame memorandume pateikti paaiškinimai, t. y. Sąjungos institucijų tarpiniai aktai, priimti siekiant pasirengti ir pagal teisėkūros procedūrą priimti aktą galutinai neįtvirtinant savo pozicijos, negali turėti įtakos Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio aiškinimui; tai matyti iš Sąjungos teisės aktų leidėjo priimtos šios nuostatos galutinės redakcijos. Darytina išvada, kad tokie dokumentai negali būti teisinio nesaugumo pagrindas.

197 Tas pats pasakytina apie priėmus Reglamentą 2020/1054 pateiktus Komisijos teiginius, pavyzdžiui, esančius su šiuo reglamentu susijusiuose dokumentuose „Klausimai ir atsakymai“, minėtuose šio sprendimo 155 punkte, nes šie dokumentai, kurie, beje, nėra neįprasti, neturi

jokios privalomosios teisinės galios (pagal analogiją žr. 2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Komisija / Danija*, C-541/16, EU:C:2018:251, 47 punktą). Taigi šie teiginiai neįrodo, kad dėl minėto reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio pažeidžiamas teisinio saugumo principas.

198 Galiausiai, šešta, net jei Bulgarijos Respublikos nurodyta aplinkybė, kad Belgijos policija skyrė baudą vien dėl to, kad patikrintas vairuotojas negrįžo po trylikos savaičių, ir neatliko jokio vertinimo dėl vietos, kurioje jis nusprendė pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, nors turėjo galimybę grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į valstybę narę, kurioje yra įsisteigęs jo darbdavys, būtų įrodyta, ji nepatvirtina, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio pažeidžiamas teisinio saugumo principas. Iš tiesų toks pažeidimas negali būti logiškai nustatytas atsižvelgiant į tai, kaip konkrečiu atveju nacionalinės valdžios institucijos taikė šią nuostatą.

199 Vadinasi, Lietuvos Respublikos nurodytą ketvirtojo pagrindo ketvirtą dalį, Bulgarijos Respublikos nurodytą trečiąjį pagrindą ir Lenkijos Respublikos nurodytą antrąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

200 Remiantis tuo, darytina išvada, kad kiti pagrindai ir argumentai, kuriuos Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika pateikė grįsdamos savo reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, turi būti atmesti, kaip aiškiai pripažino dvi pirmosios valstybės narės savo ieškiniuose ir per teismo posėdį, tiek, kiek jie grindžiami klaidinga prielaida, kad pagal šią nuostatą vairuotojai privalo, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, nesuteikiant galimybės jiems patiems pasirinkti vietą, kur jie nori pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

2) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

i) Šalių argumentai

201 Lietuvos Respublika ketvirtojo pagrindo pirmoje–trečioje dalyse, Bulgarijos Respublika antrajame pagrinde, Rumunija pirmojo pagrindo antroje dalyje, o Lenkijos Respublika pirmajame pagrinde teigia, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

202 Iš pradžių šios keturios valstybės narės ginčija šioje nuostatoje numatytos pareigos proporcingumą.

203 Pirma, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos teigimu, minėta pareiga neatitinka proporcingumo principo dėl to, kad sukelia neigiamų pasekmių transporto įmonėms, visų pirma kiek tai susiję su jų patiriamomis didelėmis finansinėmis išlaidomis.

204 Viena vertus, dėl šio įpareigojimo atsiranda veiklos išlaidų, susijusių su grįžimo į įsisteigimo valstybę narę organizavimu, be to, prarandamos pajamos dėl laiko, sugaišto grįžtant, nes tuo metu be krovinio keliaujantys vairuotojai nevykdo jokios pelningos veiklos, todėl ribojama komercinė veikla ir mažėja pajamos. Kita vertus, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies, įterptos Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, trečioje pastraipoje transporto įmonėms nustatytas reikalavimas dokumentais užfiksuoti, kaip jos vykdo šioje nuostatoje numatytą pareigą, taip pat lemia dideles papildomas išlaidas.

205 Daugelis transporto įmonių yra MVĮ, kurioms visos šios išlaidos ypač sunkiai pakeliamos. Šiuo klausimu EESRK pabrėžė būtinybę riboti tokias išlaidas, o ERK nurodė, kad Sąjungos pakraščiuose esančioms valstybėms narėms sunkiau pasiekti vidaus rinkos centrą. Be to, aptariama nuostata buvo priimta ekonomikos krizės, kurią sukėlė COVID-19 pandemija, laikotarpiu, o tai padidina jos neigiamą poveikį.

206 Antra, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga neatitinka proporcingumo principo dėl jos neigiamų pasekmių vairuotojams.

207 Visų pirma, Lietuvos Respublikos ir Bulgarijos Respublikos teigimu, dėl šios pareigos pažeidžiamas minėtas principas, nes apribodama vairuotojų teisę patiems pasirinkti, kur jie ketina praleisti poilsio laiką; taip pažeisdama jų judėjimo laisvę ši pareiga yra akivaizdžiai netinkama priemonė, viršijanti tai, kas būtina tikslui pagerinti darbuotojų poilsio sąlygas pasiekti. Savo ruožtu Lenkijos Respublika šiuo klausimu teigia, kad minėta pareiga prieštarauja Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio f punktui, pagal kurį sąvoka „poilsis“ apima bet kokį nepertraukiamą laiko tarpą, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Ši valstybė narė taip pat teigia, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjas savavališkai nustatė vietas, kuriose vairuotojai privalo pasinaudoti poilsiu.

208 Be to, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos padidėjus kelionių skaičiui vairuotojai labiau pavargs, ypač tie, kurie turi grįžti į Sąjungos pakraščiuose esančias valstybes nares. Atsižvelgiant į pervargimą dėl intensyvaus grįžimo tempo, dėl šios pareigos atsiradusi vairuotojų nelygybė turės įtakos jų sveikatai ir darbingumui. Tokia situacija turės neigiamų pasekmių ir kelių eismo saugumui. Taigi nagrinėjama priemonė nėra tinkama siekiant šio reglamento tikslo, t. y. pagerinti vairuotojų darbo sąlygas Sąjungoje ir kelių eismo saugumą.

209 Galiausiai Rumunija teigia, kad nors vienas iš Reglamento 2020/1054 tikslų, kaip matyti iš jo 1 konstatuojamosios dalies, yra pritraukti kvalifikuotus darbuotojus kelių transporto srityje, dėl priverstinio transporto įmonių perkėlimo dėl išlaidų, susijusių su naujuoju įpareigojimu, daugelis jų rizikuoja prarasti darbą arba turi emigruoti į kitą valstybę narę, kad galėtų ten toliau tęsti veiklą, kurią vykdyti jie yra kvalifikuoti. Remiantis Rumunijos turima informacija, daugiau kaip 45 % šioje valstybėje narėje įsteigtų transporto įmonių ketina steigti bendroves ir patronuojamąsias įmones arba perkelti savo veiklą į Vakarų Europos valstybes nares, kad sušvelnintų neigiamą „Judumo paketą“ sudarančių priemonių poveikį. Šis neigiamas poveikis pasireiškia itin svarbiame nacionalinei ekonomikai sektoriuje, nes krovinių vežimo keliais paslaugos priklauso sektoriams, kuriuose Rumunijos eksportas yra didžiausias ir kurie reikšmingai prisideda prie nacionalinio prekybos balanso pusiausvyros.

210 Trečia, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos teigimu, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga neatitinka proporcingumo principo, nes turi neigiamų pasekmių aplinkai. Iš tiesų ši pareiga reiškia, kad reikės suplanuoti papildomas keliones tūkstančių vairuotojų per dieną išvykimui ir grįžimui. Kalbant konkrečiai, vairuotojai iš Sąjungos pakraščiuose esančių valstybių narių objektyviai turės nukeliauti labai ilgus atstumus, gerokai ilgesnius nei jų kolegos Vidurio ir Vakarų Europoje, kur Sąjungoje vykdoma daugiausia vežimų. Be to, tikėtina, kad vairuotojai grįš su mažesniu kroviniu arba net išvis be jo, taigi tūkstančiai transporto priemonių bus priverstos važiuoti be krovinio. Dėl šio reikšmingai padidėjusio kelionių skaičiaus išaugs išmetamo anglies dioksido (CO_2) kiekis, o tai turės didelį poveikį aplinkai.

211 Ketvirta, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad buvo vairuotojus ir transporto įmones mažiau varžančių alternatyvių sprendimų. Iš tiesų vairuotojų laisvė galėjo būti išsaugota numatant transporto įmonėms pareigą organizuoti grįžimą tik tais atvejais, kai vairuotojai nori grįžti. Taip transporto įmonės neturėtų patirti pernelyg didelių papildomų išlaidų. Šis alternatyvus sprendimas užtikrintų didesnį lankstumą, taigi ir tinkamą vairuotojų teisių apsaugą. Be to, Lenkijos Respublika pabrėžia, kad tokią priemonę Parlamento Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas buvo pasiūlęs per teisėkūros procedūrą.

212 Rumunija ir Lenkijos Respublika taip pat ginčija Sąjungos teisės aktų leidėjo atliktą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos priemonės proporcingumo analizę ir konkrečiai nurodo, kad pažeidžiant Tarpinstitucinį susitarimą, visų pirma jo 12–15 punktus dėl galutinės šios nuostatos redakcijos, neatliktas poveikio vertinimas. Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo kelių svarbių aplinkybių, susijusių su situacija, kurią siekiama reglamentuoti minėta nuostata.

213 Pirma, Lenkijos Respublika teigia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo, ar Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos vykdymas prisidėtų prie intensyvesnio eismo. Vis dėlto, kadangi praktiškai šios pareigos laikomasi panaudojant kelių transportą, vykdant ją per vienus metus susidaro 8 880 000 grįžtamųjų reisų. Be to, Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į didelius atstumus, kuriuos turės nuvažiuoti Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse dirbantys vairuotojai, kad įvykdytų šią pareigą.

214 Antra, Lenkijos Respublika teigia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neatliko tinkamo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos poveikio vairuotojų saugumui vertinimo. Teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į EESRK nuomonę dėl pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento, kurioje šis komitetas apgailestavo, kad kartu su siūlytais pakeitimais nebuvo pateikta išsamaus vairuotojų, keleivių ar kelių aplinkos saugumo vertinimo, susijusio su vairuotojų nuovargiu. Rumunija teigia, kad priimant šią nuostatą nebuvo atsižvelgta į per trumpą laiką vykdomų pakartotinių ilgos trukmės kelionių poveikį vairuotojams.

215 Trečia, Lenkijos Respublika teigia, kad, skirtingai nuo pirminio nagrinėjamos nuostatos teksto, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio galutiniame tekste transporto įmonės, neatlikus atitinkamo poveikio vertinimo, įpareigojamos dokumentuose užfiksuoti, kaip jos vykdo jame numatytą pareigą, ir saugoti šiuos dokumentus, kad galėtų juos pateikti kontrolės atveju. Šios valstybės narės teigimu, prieš nustatant tokią pareigą turėjo būti atlikta išsami jos poveikio analizė ir atsižvelgta į tai, kad daugelis transporto įmonių yra MVĮ.

216 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

217 Savo argumentais Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika ginčija Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio atitiktį proporcingumo principui. Be to, kadangi Rumunija ir Lenkijos Respublika ginčija, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo šios nuostatos proporcingumą, pirmiausia reikia išnagrinėti šį argumentą.

– Dėl to, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumą

218 Iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi galėti Teisingumo Teisme įrodyti, jog nagrinėjamą aktą priėmė veiksmingai pasinaudojęs diskrecija. Šiuo tikslu jis bent jau turi galėti pateikti ir aiškiai, nedviprasmiškai išdėstyti pagrindinius duomenis, kuriais remiantis buvo priimtas aktas ir nuo kurių priklausė jo diskrecijos įgyvendinimas (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 116 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

219 Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją ne tik dėl nuostatų, kurias reikia priimti, pobūdžio ir apimties, bet ir dėl šių pagrindinių duomenų reikšmės (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 114 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

220 Šiuo klausimu iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad pagrindinių duomenų pateikimo forma neturi reikšmės. Sąjungos teisės aktų leidėjas gali atsižvelgti ne tik į poveikio vertinimą, bet ir į bet kurį kitą informacijos šaltinį (2019 m. kovo 13 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-128/17, EU:C:2019:194, 31 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

221 Teisingumo Teismas pažymėjo, kad pareiga atlikti poveikio vertinimą bet kuriuo atveju išplaukia iš Tarpinstitucinio susitarimo 12–15 punktų formuluotės (2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba*, C-482/17, EU:C:2019:1035, 82 punktas).

222 Iš tiesų, nors Tarpinstitucinio susitarimo 14 punkte numatyta, kad svarstydami Komisijos pasiūlymus dėl pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų Parlamentas ir Taryba turi visapusiškai atsižvelgti į Komisijos poveikio vertinimus, to paties susitarimo 12 punkte nurodyta, kad tokie vertinimai „yra priemonė, skirta padėti trims institucijoms priimti informacija pagrįstus sprendimus, o ne demokratiniame sprendimų priėmimo procese priimamų politinių sprendimų pakaitalas“. Vadinasi, nors Parlamentas ir Taryba privalo atsižvelgti į Komisijos poveikio vertinimus, vis dėlto jie nėra saistomi jų turinio, visų pirma kiek tai susiję su juose pateiktais vertinimais (2024 m. kovo 21 d. Sprendimo *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, EU:C:2024:251, 101 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

223 Vien tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirenka kitą, o prireikus net griežtesnę priemonę, nei buvo siūloma atlikus poveikio vertinimą, negali įrodyti, kad jis akivaizdžiai viršijo tai, kas būtina siekiamam tikslui įgyvendinti (2024 m. kovo 21 d. Sprendimo *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, EU:C:2024:251, 102 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

224 Be to, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad tuo atveju, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas iš dalies pakeičia esmines Komisijos pasiūlymo nuostatas, Tarpinstitucinio susitarimo 15 punktas nenumato aiškios šio teisės aktų leidėjo pareigos atnaujinti Komisijos poveikio vertinimą; tame punkte tik numatyta galimybė atnaujinti vertinimą, jei, Parlamento ir Tarybos „nuomone, tai yra tikslinga ir būtina teisėkūros procesui“ (šiuo klausimu žr. 2019 m. kovo 13 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-128/17, EU:C:2019:194, 43 punktą).

225 Iš to matyti, kad nors poveikio vertinimų rengimas yra teisėkūros procedūros etapas, kuris paprastai turi būti vykdomas, nes teisėkūros iniciatyva gali turėti didelį ekonominį, aplinkosauginį ar socialinį poveikį, tai, kad nebuvo atlikta tokio poveikio vertinimo, negali būti laikoma proporcingumo principo pažeidimu, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas atsiduria ypatingoje

situacijoje, dėl kurios šio vertinimo būtina išvengti, ir turi pakankamai informacijos, leidžiančios įvertinti priimtos priemonės proporcingumą (žr. 2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba*, C-482/17, EU:C:2019:1035, 84 ir 85 punktus).

226 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog tam, kad galėtų veiksmingai pasinaudoti diskrecija, Sąjungos teisės aktų leidėjui taip pat gali tekti per teisėkūros procedūrą atsižvelgti į turimus mokslo ir kitus duomenis, įskaitant valstybių narių per Tarybos posėdžius naudojamus mokslo dokumentus, kurių pati Taryba neturi (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba*, C-482/17, EU:C:2019:1035, 86 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat gali atsižvelgti į viešai skelbiamą informaciją, prieinamą kiekvienam suinteresuotajam asmeniui ar įmonei (šiuo klausimu žr. 2010 m. liepos 8 d. Sprendimo *Afton Chemical*, C-343/09, EU:C:2010:419, 39 punktą).

227 Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad priimdamas Reglamentą 2020/1054 Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo atliktą poveikio vertinimą ir kad šis vertinimas buvo susijęs, be kita ko, su reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga. Iš tiesų, pažymėjus apie neigiamą poveikį vairuotojų sveikatai, t. y. stresą ir nuovargį, kylantį dėl toli nuo jų gyvenamosios vietos praleistų laikotarpių, prie pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento pridėtoje poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 20) yra išsamiai išnagrinėtas priemonės, palengvinančios vairuotojams galimybę pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiais jų gyvenamojoje vietoje, poveikis (1/2 dalis, p. 41, 55 ir 63).

228 Šiomis aplinkybėmis šio pasiūlymo 1 straipsnio 5 punkto c papunktyje buvo numatyta į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnį įterpti 8b dalį, kurioje įtvirtinta, kad transporto įmonės turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad vairuotojai galėtų pasinaudoti bent vienu normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu savo gyvenamojoje vietoje kas tris paeiliui einančias savaites.

229 Žinoma, kaip Lenkijos Respublika teisingai pažymi grįsdama savo argumentus, papildomas Sąjungos teisės aktų leidėjo priimtame Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos galutinės versijos poveikio vertinimas nebuvo atliktas, nors ji skiriasi nuo pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento 1 straipsnio 5 punkto c papunkčio.

230 Vis dėlto reikia priminti, kad pagal šio sprendimo 220–226 punktuose nurodytą jurisprudenciją Sąjungos teisės aktų leidėjas ne tik bet kuriuo atveju neprivalo turėti atlikto poveikio vertinimo, bet ir neturi į tokį poveikio vertinimą atsižvelgti, todėl šis teisės aktų leidėjas gali laisvai priimti kitas priemones negu tos, kurių poveikio vertinimas buvo atliktas. Vadinasi, vien to, kad nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas Reglamente 2020/1054 priėmė kitokią nuostatą nei ta, kurią Komisija pasiūlė remdamasi poveikio vertinimo socialine dalimi, nepakanka siekiant įrodyti, kad teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumo.

231 Priešingai, nei teigia Lenkijos Respublika, šių argumentų nepaneigia Tarpinstitucinis susitarimas, visų pirma jo 15 punktas. Iš tiesų, nors toje nuostatoje nurodyta, kad „Parlamentas ir Taryba atliks poveikio vertinimus, susijusius su jų padarytais esminiais Komisijos pasiūlymo pakeitimais“, vis dėlto, kaip pažymėta šio sprendimo 224 punkte, minėtame 15 punkte nenumatyta jokios aiškios šioms institucijoms tenkančios pareigos, nes jame numatyta tik galimybė atlikti tokį poveikio vertinimą, jei, kaip jame aiškiai nurodyta, Parlamento ir Tarybos „nuomone, tai yra tikslinga ir būtina teisėkūros procesui“.

232 Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, viena vertus, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojų grįžimo kas tris savaites taisyklė, kurią Komisija numatė savo pasiūlyme dėl Darbo laiko reglamento, taikoma tik tuo atveju, kai vairuotojas, remdamasis Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies trečioje pastraipoje, įterptoje Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto a papunkčiu, numatyta išimtimi, pasinaudoja dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Pagal šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojų grįžimas kas keturias savaites yra pagrindinė taisyklė.

233 Kita vertus, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta, kad transporto įmonė taip pat gali organizuoti vairuotojų darbą taip, kad vairuotojai galėtų grįžti arba į savo gyvenamąją vietą, arba į darbdavio veiklos centrą. Pastaroji galimybė, kaip pažymėjo Taryba, turėtų palengvinti šioje nuostatoje numatytos pareigos įvykdymą, ypač kai, kaip nurodyta šio sprendimo 185 punkte, vairuotojas gyvena trečiojoje šalyje arba vietoje, kuri yra toli nuo darbdavio veiklos centro.

234 Darytina išvada, kad nagrinėjamu atveju pareiga atlikti papildomą poveikio vertinimą juo labiau netaikoma dėl to, kad nuostata, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas galiausiai įtvirtino Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje, transporto įmonėms paliekama daugiau lankstumo, nei Komisijos pasiūlyta nuostata, todėl jos poveikis šioms įmonėms yra mažesnis.

235 Nė vienas iš Rumunijos ir Lenkijos Respublikos pateiktų argumentų neįrodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas privalėjo atlikti tokį papildomą šioje nuostatoje numatytos pareigos poveikio vertinimą.

236 Pirma, dėl Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, susijusių su tuo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos poveikio eismo intensyvumui (dėl papildomų kelionių, kurias ji lėmė), iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 20 ir 21) matyti, kad dar iki šios nuostatos įsigaliojimo, net jei ir buvo tam tikrų skirtumų pagal tai, ar vairuotojai buvo priimti į darbą valstybėje narėje, įstojusioje į Sąjungą nuo 2004 m. gegužės 1 d. arba iki šios datos, daugelis vairuotojų, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje buvo įsisteigęs jų darbdavys, bent kas keturias savaites grįždavo į savo gyvenamąją vietą. Konkrečiai kalbant, šiame poveikio vertinime šiuo klausimu pažymėta, kad nors vis daugiau vairuotojų, daugiausia įdarbintų valstybėje narėje, kuri į Sąjungą įstojo nuo 2004 m. gegužės 1 d., gyvena toli nuo namų, net ir tokie vairuotojai, paprastai išbuvę kelionėje nuo dviejų iki keturių savaičių iš eilės, grįžta į savo gyvenamąją vietą, o vairuotojai, įdarbinti valstybėje narėje, kuri į Sąjungą įstojo iki šios datos, paprastai būna toli nuo savo gyvenamosios vietos ne ilgiau kaip vieną–dvi savaites. Taigi iš to matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad įvertintų šio 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio poveikį eismo intensyvumui.

237 Antra, Lenkijos Respublikos argumentus, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas tinkamai neįvertino Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos poveikio vairuotojų saugumui, reikia atmesti dėl ankstesniame punkte nurodytos priežasties.

238 Trečia, dėl šios valstybės narės argumentų, susijusių su tuo, kad nebuvo atlikta Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies, įterptos Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, trečioje pastraipoje numatytos priemonės, pagal kurią transporto įmonės turi dokumentuose užfiksuoti, kaip jos vykdo šioje nuostatoje numatytą pareigą, poveikio vertinimo, pakanka konstatuoti, kad ši priemonė, kuria siekiama išspręsti vieną iš pagrindinių poveikio

vertinimo socialinėje dalyje nurodytų problemų, t. y. sunkumus užtikrinant Sąjungos teisės aktų laikymąsi, be kita ko, socialinėje srityje (1/2 dalis, p. 14–17), glaudžiai susijusi su šia pareiga, kuri yra tokio vertinimo dalykas ir kurios laikymąsi šia priemone siekiama užtikrinti. Be to, kaip matyti iš pastarojo reglamento 14 konstatuojamosios dalies ir kaip pažymėta šio sprendimo 189 punkte, minėta priemone nustatyta įrodinėjimo pareiga gali būti įvykdyta bet kuriuo dokumentu, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas šiuo klausimu nenustatė jokios konkrečios tvarkos.

239 Taigi reikia atmesti Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentus, grindžiamus tuo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos kylančių pasekmių.

– *Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumo*

240 Iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad pagal proporcingumo principą, kuris yra vienas bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo veiksmai būtų tinkami atitinkamais teisės aktais siekiamiems teisėtiems tikslams įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jiems pasiekti, todėl, kai galima rinktis iš kelių tinkamų priemonių, reikia pasirinkti mažiausiai varžančią, o sukelti suvaržymai neturi būti neproporcingi siekiamiems tikslams (2022 m. vasario 16 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-156/21, EU:C:2022:97, 340 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

241 Šis principas taip pat įtvirtintas ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 1 straipsnyje.

242 Dėl teisminės reikalavimų, kylančių iš proporcingumo principo, laikymosi kontrolės Teisingumo Teismas yra pripažinęs, kad srityse, kuriose imantis priemonių būtina priimti politinius, ekonominius ar socialinius sprendimus ir privaloma atlikti sudėtingus vertinimus, Sąjungos teisės aktų leidėjas, įgyvendindamas jam suteiktus įgaliojimus, turi plačią diskreciją. Taigi nereikia aiškintis, ar tokioje srityje priimta priemonė buvo vienintelė galima arba geriausia iš galimų, nes tik akivaizdžiai netinkamas tokios priemonės pobūdis kompetentingų institucijų siekiamo tikslo atžvilgiu gali turėti įtakos šios priemonės teisėtumui (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 112 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

243 Vis dėlto net ir turėdamas plačią diskreciją Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo savo sprendimą pagrįsti objektyviais kriterijais ir išnagrinėti, ar pasirinkta priemone siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas ekonomines pasekmes tam tikriems ūkio subjektams, kurios gali būti net labai didelės. Iš tiesų pagal Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 5 straipsnį pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų projektuose turi būti atsižvelgiama į būtinybę bet kokią ūkio subjektams tenkančią naštą padaryti minimalią ir proporcingą tikslui, kurį reikia pasiekti (2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 115 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

244 Kai dėl nagrinėjamo akto pareiškiamas ieškinys, Sąjungos teisės aktų leidėjas Teisingumo Teisme turi įrodyti, kad siekdamas priimti tą aktą veiksmingai pasinaudojo diskrecija ir atsižvelgė į visus situacijai, kurią šiuo aktu siekiama reglamentuoti, svarbius duomenis ir aplinkybes. Tuo remiantis darytina išvada, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 218 punkto, teisės aktų leidėjas bent turi galėti pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti pagrindinius duomenis, į kuriuos turėjo būti atsižvelgta pagrindžiant ginčijamas šio akto priemones ir nuo kurių priklausė jų diskrecijos įgyvendinimas.

245 Taigi ieškovas turi nurodyti priežastis, dėl kurių nepatogumai, atsiradę dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinkto reglamentavimo, yra neproporcingi, palyginti su privalumais, kurie juo taip pat teikiami (šiuo klausimu žr. 2018 m. birželio 21 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-5/16, EU:C:2018:483, 177 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

246 Taip pat reikia pažymėti, kad tuo atveju, kai atitinkamas Sąjungos aktas sukelia pasekmių visose valstybėse narėse ir pagal jį reikia, kad būtų užtikrinta esamų skirtingų interesų pusiausvyra atsižvelgiant į šiuo aktu siekiamus tikslus, tokios pusiausvyros ieškojimas, įvertinus konkrečią visų valstybių narių situaciją, savaime negali būti laikomas prieštaraujančiu proporcingumo principui (2018 m. birželio 21 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-5/16, EU:C:2018:483, 167 punktas ir 2019 m. kovo 13 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-128/17, EU:C:2019:194, 106 punktas).

247 Iš šio sprendimo 240–246 punktuose primintos jurisprudencijos kylantys principai visapusiškai taikomi bendros transporto politikos srityje priimtoms priemonėms, pavyzdžiui, numatytoms remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalimi priimtame Reglamente 2020/1054, pagal kurį būtina priimti politinio pobūdžio sprendimus ir atlikti sudėtingus šių priemonių ekonominio ir socialinio poveikio vertinimus (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 112 ir 113 punktus). Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, suteikus Parlamentui ir Tarybai užduotį nustatyti bendrą transporto politiką, SESV jiems buvo suteikta didelė diskrecija priimant tinkamas bendrąsias taisykles (šiuo klausimu žr. 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Ispanija ir Suomija / Parlamentas ir Taryba*, C-184/02 ir C-223/02, EU:C:2004:497, 29 ir 56 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

248 Atsižvelgiant būtent į šiuos argumentus reikia išnagrinėti, ar priėmęs Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė proporcingumo principą.

249 Kaip matyti, be kita ko, iš šio reglamento 1, 2, 6, 8, 14 ir 36 konstatuojamųjų dalių, šia nuostata siekiama gerinti eismo Sąjungos keliuose saugumą ir vairuotojų darbo sąlygas, užtikrinant jiems galimybę reguliariai grįžti į savo gyvenamąją vietą, kad jie galėtų pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir kad vairuotojų, vykdančių tarptautines vežimo operacijas, toli nuo gyvenamosios vietos praleistas laikas nebūtų pernelyg ilgas; šios nuostatos proporcingumas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į šį tikslą. Be to, šia nuostata siekiama ištaisyti aiškių taisyklių dėl kassavaitinio poilsio laikotarpio ir vairuotojų grįžimo į jų gyvenamąją vietą nebuvimą.

250 Šis tikslas atitinka bendresnį Reglamentu 2020/1054 siekiamą tikslą, kuris, kaip nurodyta jo 1 konstatuojamojoje dalyje, yra užtikrinti, kad kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių kelių transporto ūkio subjektams būtų sudarytos sąžiningos verslo sąlygos, nebūtų diskriminavimo ir būtų pritraukti kvalifikuoti darbuotojai. Atsižvelgiant į tai, šiuo reglamentu siekiama kelių transporto sektoriuje nustatyti Sąjungos socialines taisykles, kurios būtų aiškios, proporcingos, atitiktų paskirtį, kurių taikymas ir kontrolė būtų lengvai užtikrinami ir kurios būtų veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje.

251 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika neginčija šių įvairių tikslų teisėtumo ir teigia, kad pats Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

252 Siekiant nustatyti, ar minėta nuostata atitinka šį principą, reikia išnagrinėti, ar joje numatyta pareiga yra tinkama šios nuostatos tikslui pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą keliuose, užtikrinant, kad vairuotojų, vykdančių tarptautines vežimo operacijas, toli nuo jų gyvenamosios vietos praleistas laikas nebūtų pernelyg ilgas, įgyvendinti, ar ja akivaizdžiai neviršijama tai, kas būtina šiam tikslui pasiekti, ir ar ji yra proporcinga, palyginti su minėtu tikslu.

Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti

253 Pirma, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti pakanka konstatuoti, kad priemonė, kuria transporto įmonės įpareigojamos sudaryti vairuotojams galimybę, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą ar savo gyvenamąją vietą atitinkamai tam, kad ten pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį, gali užtikrinti, kad vairuotojai ilgą laiką nebūtų nutolę nuo savo gyvenamosios vietos, nes jiems suteikiama galimybė, jei to pageidauja, reguliariai, ne rečiau kaip kas keturias savaites, sugrįžti į šią vietą, prieš tai, jei reikia ir atsižvelgiant į konkrečias šios pareigos įgyvendinimo taisykles, pasiekus darbdavio veiklos centrą, t. y. pasirinkus vieną iš šio sprendimo 186–188 ir 233 punktuose primintų transporto įmonėms šiuo klausimu suteiktų galimybių.

254 Žinoma, iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 20 ir 21) matyti, kad dar iki Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio priėmimo daug vairuotojų, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje buvo įsisteigęs jų darbdavys, kas dvi–keturias savaites grįždavo į savo gyvenamąją vietą, todėl šioje nuostatoje numatyta pareiga turėtų turėti tik ribotą poveikį transporto įmonėms.

255 Vis dėlto, priešingai, nei teigia Lenkijos Respublika, iš to negalima daryti išvados, kad ši pareiga yra netinkama siekiamam tikslui įgyvendinti.

256 Iš tiesų, nors iki Reglamento 2020/1054 priėmimo nemažai Sąjungoje dirbusių vairuotojų bent kas keturias savaites grįždavo į savo gyvenamąją vietą, to negalima sakyti apie visus vairuotojus. Be to, poveikio vertinimo socialinėje srityje (1/2 dalis, p. 20), kaip ir tyrime, kurį Komisija atliko dėl iki šio reglamento priėmimo transporto sektoriuje taikomų socialinės teisės aktų („*Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement, Final report*“ („Transporto sektoriaus socialinės teisės aktų *ex post* vertinimas ir jų taikymas, Galutinė ataskaita“), 2016 m. birželio mėn. (toliau – socialinės teisės aktų *ex post* vertinimas), p. 24), paminėtame šio reglamento 4 konstatuojamojoje dalyje, pažymėta, kad per pastaruosius dešimt metų Sąjungoje įdarbinti vairuotojai gerokai daugiau laiko praleidžia už savo gyvenamosios vietos ribų. To paties reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje būtent tokiems vairuotojams garantuojama didesnė socialinė apsauga, kartu užtikrinant, kad taikant Sąjungoje privalomą ir vienodą taisyklę transporto įmonių konkurencija bus sąžiningesnė, o kelių eismo saugumas visoje Sąjungoje padidės.

257 Tokiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo pagrįstai manyti, kad ši nuostata yra tinkama ja siekiamam tikslui įgyvendinti.

Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio būtinumo

258 Antra, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika ginčija Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos būtinumą, motyvuodamos tuo, kad esama alternatyvių mažiau varžančių priemonių.

259 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad iš tikrųjų per teisėkūros procedūrą buvo pasiūlyta galimybė riboti šios pareigos taikymą tik tais atvejais, kai vairuotojai pasirenka grįžti; tai matyti iš Parlamento Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto nuomonės, kurią paminėjo Lenkijos Respublika.

260 Vis dėlto Sąjungos teisės aktų leidėjas nepasirinko šios alternatyvios galimybės. Kadangi, kaip nurodyta šio sprendimo 174 punkte, vairuotojas yra silpnesnioji sutartinių santykių su darbdaviu šalis, tokia galimybė galėtų lemti situaciją, kai vairuotojo pasirinkimas nebūtų visiškai laisvas, nes vairuotojas galėtų patirti spaudimą, kad pasirinktų palankesnį darbdaviui sprendimą. Kiek tai susiję su galimybe pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu, poveikio vertinimo socialinėje srityje (1/2 dalis, p. 49) kaip tik atkreipiamas dėmesys į sunkumus, stengiantis įrodyti, kad vairuotojai turi tikrąją pasirinkimo laisvę.

261 Šiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo pagrįstai manyti, kad Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos pageidaujama alternatyvi priemonė nelems tokio paties rezultato kaip Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis.

Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumo

262 Trečia, kiek tai susiję su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos proporcingumu, reikia nustatyti, ar, kaip teigia Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika, dėl šios nuostatos, turint omenyje ja siekiamą tikslą, kylanti našta yra pernelyg didelė, palyginti su šios pareigos neigiamu poveikiu atitinkamai transporto įmonėms, vairuotojams ir aplinkai.

263 Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje nurodyto bendrojo intereso tikslo reikia priminti, kad, kaip matyti iš ESS 3 straipsnio 3 dalies, Sąjunga ne tik sukuria vidaus rinką, bet ir siekia tvaraus Europos vystymosi, kuris, be kita ko, pagrįstas didelio konkurencingumo socialine rinkos ekonomika, kuria siekiama visiško užimtumo ir socialinės pažangos, ir, be kita ko, skatina socialinę apsaugą. Taigi Sąjunga turi ne tik ekonominių, bet ir socialinių tikslų (šiuo klausimu žr. 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 76 ir 77 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją). Iš SESV preambulės matyti, kad nuolatinis gyvenimo ir darbo sąlygų gerinimas yra Sąjungos „esminis siekis“.

264 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 90 straipsnyje nustatyta, jog Sutarčių tikslų siekiama vykdant bendrą transporto politiką. Be to, SESV 9 straipsnyje konkrečiai dėl socialinės politikos tikslų nurodyta, kad nustatydama ir įgyvendindama savo politikos kryptis ir veiksmus Sąjunga atsižvelgia į su šiais tikslais susijusius reikalavimus. Sąjungos teisės aktų leidėjas turi visapusiškai atsižvelgti į šiuos tikslus, tarp kurių pagal SESV 151 straipsnio pirmą pastraipą, be kita ko, yra didelio užimtumo skatinimas, gyvenimo ir darbo sąlygų gerinimas, deramos socialinės apsaugos užtikrinimas ir aukštas žmonių sveikatos apsaugos lygis.

265 Šių tikslų svarba gali pateisinti neigiamas ar net ypač neigiamas ekonomines pasekmes tam tikriems ūkio subjektams (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 81 punktą ir 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Irish Ferries*, C-570/19, EU:C:2021:664, 98 punktą).

266 Šiomis aplinkybėmis taip pat reikia pažymėti, kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu valstybių narių teisės aktai tam tikroje Sąjungos veiklos srityje jau buvo suderinti, iš Sąjungos teisės aktų leidėjo negali būti atimta galimybė pritaikyti šį aktą prie bet kurių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgiant į jam tenkančią pareigą užtikrinti SESV pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir atsižvelgti į bendrus Sąjungos tikslus, įtvirtintus šios sutarties 9 straipsnyje, tarp kurių yra reikalavimai, susiję su didelio užimtumo skatinimu ir tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimu. Iš tikrųjų, esant tokiai situacijai, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali tinkamai vykdyti jam tenkančią pareigą užtikrinti bendrųjų interesų ir bendrų tikslų apsaugą, tik jeigu jam leidžiama pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos (2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 41 ir 42 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

267 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas visų pirma pažymėjo, kad, atsižvelgiant į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pakoreguoti pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą, kad iš naujo suderintų esamus interesus, padidintų atitinkamų darbuotojų socialinę apsaugą ir užtikrintų sąžiningesnę konkurenciją šioje rinkoje, pakeisdamas laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 62 ir 64 punktus).

268 Prie pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento pridėtoje poveikio vertinimo socialinėje dalyje Komisija konstatavo ne tik tai, kad toli nuo gyvenamosios vietos praleisti ilgi laikotarpiai gali turėti neigiamos įtakos vairuotojų sveikatai, visų pirma dėl streso ir nuovargio, bet ir tai, jog panašu, kad dėl transporto rinkos internacionalizavimo per pastaruosius dešimt metų Sąjungoje įdarbinti vairuotojai gerokai daugiau laiko praleidžia už savo gyvenamosios vietos ribų; ji taip pat pažymėjo, kad vairuotojų trūkumą bent iš dalies lemia suprastėjusios darbo sąlygos, o tai kenkia profesijos įvaizdžiui ir patrauklumui (1/2 dalis, p. 9 ir 20).

269 Atsižvelgiant būtent į šiuos samprotavimus reikia išnagrinėti, pirma, Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentus dėl neigiamų pasekmių transporto įmonėms, kylančių dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos.

270 Šiuo klausimu iš karto reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, siekdamas sušvelninti tokias pasekmes, užtikrino šioms įmonėms tam tikrą lankstumą.

271 Iš tikrųjų Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis visų pirma susijęs ne su bet kuriuo kassavaitinio poilsio laiku, o tik su tuo, kuriuo vairuotojai pasinaudoja per kiekvieną keturių savaičių laikotarpį, ir šis laikotarpis sutrumpinamas iki trijų savaičių tik tuo atveju, jei prieš tai vairuotojai pasinaudojo dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

272 Paskui, nepatikslinęs šioje nuostatoje numatytos pareigos vykdymo tvarkos, Sąjungos teisės aktų leidėjas paliko transporto įmonėms veiksmų laisvę, leisdamas joms pasirinkti būdą, kuris, kaip jos mano, yra tinkamiausias šiai pareigai įvykdyti.

273 Be to, kaip jau nurodyta šio sprendimo 186 ir 233 punktuose, pagal minėtą nuostatą darbdaviui suteikiama galimybė organizuoti vairuotojų grįžimą, jeigu jie to pageidauja, į jų gyvenamąją vietą arba į šio darbdavio veiklos centrą, o Komisija, laikydamasi radikalesnio požiūrio, savo pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento 1 straipsnio 5 punkto c papunktyje norėjo įpareigoti darbdavį organizuoti tokį grįžimą tik į vairuotojų gyvenamąją vietą.

274 Galiausiai Reglamento Nr. 561/2006 12 straipsnyje, iš dalies pakeistame Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 11 punktu, numatyti papildomi lankstumo elementai, susiję su vairuotojų grįžimu. Iš tiesų šio 1 straipsnio 11 punkte numatyta nukrypti leidžianti nuostata, pagal kurią vairuotojui leidžiama viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip vieną valandą, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pradėti ar pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, ar net ne daugiau kaip dviem valandomis, su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimą buvo padaryta ne trumpesnė kaip 30 minučių nenutrūkstama pertrauka, o pratęsimo laikotarpis kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu pasinaudojama kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos. Iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 51) matyti, kad šiuo pakeitimu siekiama leisti vairuotojams, ypač tiems, kurie vykdo ilgus tarptautinius reisus, grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą, kad šioje gyvenamojoje vietoje ar kitoje pasirinktoje privačioje vietoje galėtų pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitiniu poilsiu.

275 Konkrečiai dėl argumentų, susijusių su išlaidomis, kurių transporto įmonėms kyla dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio, reikia pažymėti, kad dėl to, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas sustiprina tam tikrų kategorijų darbuotojų socialinę apsaugą, šiuo atveju įtvirtindamas šioje nuostatoje numatytą pareigą pagerinti jų darbo sąlygas ir užtikrindamas, kad toli nuo gyvenamosios vietos praleistas laikas nebūtų pernelyg ilgas, šios nuostatos laikymąsi privalantys užtikrinti darbdaviai gali patirti papildomų sąnaudų. Vis dėlto tai, kad dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytos pareigos transporto įmonės, kurios turi jos laikytis, gali patirti tam tikrų išlaidų, savaime nelaikytina proporcingumo principo pažeidimu, nebent šios išlaidos būtų akivaizdžiai neproporcingos, palyginti su siekiamu tikslu.

276 Šiuo klausimu visų pirma dėl Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio įmonės, kurios dažnai yra MVĮ, patiria didelių papildomų išlaidų, nes turi organizuoti vairuotojų grįžtamuosius reisus, kurių nemaža dalis būtų vykdoma naudojant be krovinio keliaujančias transporto priemones, pakanka pažymėti, kad šios valstybės narės tik bendrai ir abstrakčiai užsimena apie tokį poveikį transporto įmonių sąnaudoms, tačiau nepateikia jokių konkrečių įrodymų, galinčių patvirtinti, kodėl šis poveikis gali būti per didelis, palyginti su siekiamu tikslu. Beje, pati Lenkijos Respublika pažymi, kad grįžimo į darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą išlaidas yra „sunku įvertinti“ ir kad „sunku pateikti išlaidų apskaičiavimą“.

277 Kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 20 ir 21 punktai, dar prieš įsigaliojant Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiui, daugelis vairuotojų, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje buvo įsisteigęs jų darbdavys, bent kas keturias savaites grįždavo į savo gyvenamąją vietą.

278 Be to, dėl Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, kad pagal šią nuostatą transporto įmonėms, įsteigtoms valstybėse narėse, kurios kvalifikuojamos kaip „Sąjungos pakraščiuose esančios valstybės narės“, palyginti su kita valstybių narių grupe, kurios tam tikrais atvejais kvalifikuojamos, kaip „Sąjungos centrinėje dalyje esančios valstybės narės“ arba „Sąjungos vakarinėje dalyje esančios valstybės narės“, užkraunama labai didelė našta, reikia pažymėti, kad su 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga susijusios išlaidos gali būti didesnės tų transporto įmonių (nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos įsisteigusios), kurios pagal pasirinktą ekonominės veiklos modelį didžiąją dalį ar net visas savo paslaugas teikia gavėjams, įsisteigusiems toli nuo pirmosios valstybės narės esančiose valstybėse narėse, ir kurių vairuotojai vežimo operacijas vykdo toli nuo savo gyvenamosios vietos.

279 Vis dėlto, kaip teisingai pažymėjo Taryba, iš Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos suderinimo taisyklės kylančios apsaugos labiausiai reikia būtent vairuotojams, įdarbintiems tokį ekonominės veiklos modelį pasirinkusiose transporto įmonėse, o tai patvirtina, kad ši nuostata yra proporcinga įgyvendinant ja siekiamą darbo sąlygų pagerinimo tikslą.

280 Be to, kadangi aptariamą ekonominės veiklos modelį iš esmės taiko tam tikrose valstybėse narėse įsteigtos transporto įmonės, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, primintos šio sprendimo 246 punkte, matyti, kad tuo atveju, kai atitinkamas Sąjungos aktas sukelia pasekmių visose valstybėse narėse ir reiškia, kad turi būti užtikrinta įvairių esamų interesų pusiausvyra, atsižvelgiant į šiuo aktu siekiamus tikslus, tokios pusiausvyros paieška, įvertinus visų valstybių narių padėtį, savaime negali būti laikoma prieštaraujančia proporcingumo principui.

281 Be to, iš suformuotos jurisprudencijos, primintos šio sprendimo 266 ir 267 punktuose, matyti, kad, atsižvelgiant į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pakoreguoti pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą, kad iš naujo suderintų esamus interesus, padidintų vairuotojų socialinę apsaugą, pakeisdamas laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas, ir užtikrintų sąžiningą konkurenciją.

282 Nagrinėjamu atveju atrodo, kad iš dalies pakeisdamas Sąjungos teisės aktus dėl vairuotojų darbo laiko Sąjungos teisės aktų leidėjas, kaip matyti iš Reglamento 2020/1054 1 konstatuojamosios dalies, būtent siekė sukurti naują pusiausvyrą, atsižvelgdamas, viena vertus, į vairuotojų interesą turėti geresnes darbo sąlygas ir saugesnį kelių eismą, kita vertus, į darbdavių interesą vykdyti vežimo veiklą sąžiningomis komercinėmis sąlygomis.

283 Taip pasverdamas įvairius interesus ir naudodamasis bendros transporto politikos srityje turima plačia diskrecija Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo nuspręsti, kad dėl to, jog per pastaruosius dešimt metų Sąjungoje įdarbinti vairuotojai vis daugiau laiko praleidžia už savo gyvenamosios vietos ribų, būtina įtvirtinti specialią atitinkamų vairuotojų darbo sąlygoms pagerinti skirtą priemonę ir kad toli nuo gyvenamosios vietos praleistų ilgų laikotarpių neigiamas poveikis yra didesnis nei neigiamos pasekmės, visų pirma finansinės, kai kurioms įmonėms, kurios daugiau ar mažiau nuolatos teikia paslaugas ne tose valstybėse narėse, kuriose yra įsisteigusios. Toks suderinimas iš naujo atitinka Sąjungos socialinius siekius, nurodytus, be kita ko, SESV 9 straipsnyje.

284 Taigi, nors negalima atmesti galimybės, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis daro skirtingą poveikį transporto įmonėms, atsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje šios įmonės yra įsisteigusios, vis dėlto galimas jo neigiamas ekonominis poveikis kai kuriems darbdaviams turi būti derinamas su jo teigiamu poveikiu visų Sąjungoje dirbančių vairuotojų socialinei apsaugai. Taigi tai, kad šios nuostatos poveikis visose valstybėse narėse nėra vienodas, neįrodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ėmėsi akivaizdžiai neproporcingos priemonės.

285 Be to, dėl Lenkijos Respublikos argumentų dėl išlaidų, patiriamų dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalies trečioje pastraipoje, įterptoje Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, nustatytos dokumentavimo pareigos, reikia pažymėti, kad šia dokumentavimo pareiga siekiama išspręsti vieną iš pagrindinių poveikio vertinimo socialinėje dalyje nustatytų problemų, t. y. sunkumus užtikrinant Sąjungos teisės aktų laikymąsi (1/2 dalis, p. 14–17). Be to, kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 189 punkte, šioje nuostatoje numatytos pareigos laikymasis gali būti įrodytas bet kokiu dokumentu, be kita ko, tachografų įrašais ir vairuotojų darbo grafikais, o tai gali sumažinti reikalingų dokumentų rengimo

sąnaudas. Iš tiesų jau pagal Reglamento Nr. 561/2006 16 straipsnio 2 dalį ir Reglamento Nr. 165/2014 33 straipsnio 2 dalį, turint omenyje iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo galiojusias redakcijas, transporto įmonės turėjo tvarkyti ir saugoti šių dviejų rūšių dokumentus bent vienus metus.

286 Galiausiai dėl argumentų, susijusių su COVID-19 pandemija, pakanka pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neprivalėjo sušvelninti šios pandemijos poveikio priimdamas Reglamentą 2020/1054, kuriuo siekiama pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, juo labiau kad tokio tikslo buvo siekiama kitais konkrečiais Sąjungos teisės aktais, pavyzdžiui, transporto srityje – 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/698, kuriuo[,] atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį[,] nustatomos konkrečios laikinosios priemonės dėl tam tikrų pažymėjimų, licencijų bei leidimų atnaujinimo arba pratęsimo ir tam tikrų periodinių patikrinimų ir kvalifikacijos kėlimo kursų atidėjimo tam tikrose transporto teisės aktais reglamentuojamose srityse (OL L 165, 2020, p. 10). Taigi COVID-19 pandemijos poveikis neturi reikšmės vertinant, ar Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis atitinka iš proporcingumo principo kylančius reikalavimus.

287 Bet kuriuo atveju pagal Reglamento Nr. 561/2006 14 straipsnio 2 dalį, iš dalies pakeistą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 13 punktu, skubiais atvejais valstybėms narėms leidžiama išimtinėmis aplinkybėmis laikinai nukrypti nuo Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų, susijusių, be kita ko, su vairavimo ir poilsio laiko trukme, taikymo ne ilgesniam kaip 30 dienų laikotarpiui; jos turi tinkamai pagrįsti šį nukrypimą ir nedelsdamos pranešti apie jį Komisijai.

288 Antra, dėl Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, susijusių su neigiamomis pasekmėmis vairuotojams, kurių gali kilti dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos, reikia pažymėti, jog kaip nepagrįstus visų pirma reikia atmesti šių valstybių narių argumentus, kad šia nuostata ribojama vairuotojų teisė pasirinkti vietą, kur jie norėtų praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Iš tiesų šie argumentai grindžiami klaidinga prielaida, kaip matyti iš šio sprendimo 168–180 punktų, kad minėta nuostata iš vairuotojų atimama galimybė laisvai pasirinkti kitą vietą šiam poilsio laikui praleisti. Taigi, kaip nurodyta šio sprendimo 200 punkte, šiuos argumentus reikia atmesti vien dėl šios priežasties.

289 Šiomis aplinkybėmis pateiktus Lenkijos Respublikos argumentus dėl savavališko vietų, kuriose vairuotojai, kaip teigia ši valstybė narė, pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį privalo, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites pradėti arba praleisti normalius ar kompensacinius kassavaitinio poilsio laikotarpius, nustatymo reikia atmesti. Iš tiesų, be to, kas buvo priminta ankstesniame punkte, negali būti pagrįstai ginčijama, kad darbdavio veiklos centras ir vairuotojo gyvenamoji vieta, kurios objektyviai yra vietos, kur vairuotojas, nelygu atvejis, gali pradėti ar praleisti kassavaitinio poilsio laikotarpį, kaip savo išvados 211 ir 212 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, turi su šiuo vairuotoju realų ryšį.

290 Šiuo klausimu reikia priminti, pirma, kad Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog veiklos centras, su kuriuo vairuotojas paprastai susijęs, turi atitikti vietą, iš kurios jis reguliariai išvyksta į kelionę, t. y. paima ir vairuoja transporto priemonę su įrengtu tachografu, ir į kurią jis, vykdydamas savo įprastas funkcijas, kelionei pasibaigus grįžta (šiuo klausimu žr. 2010 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Smit Reizen*, C-124/09, EU:C:2010:238, 27 ir 31 punktus).

291 Antra, kaip jau nurodyta šio sprendimo 184 punkte, iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad atitinkamų asmenų įprastinės gyvenamosios vietos valstybė atitinka valstybę, kurioje taip pat yra įprastinis jų interesų centras.

292 Be to, negalima pritarti Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentams, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio vairuotojų nuovargis išaugo, nes grįždami jie turi nuvažiuoti ilgus atstumus. Iš tiesų pagal Reglamento Nr. 561/2006 9 straipsnio 2 ir 3 dalis, kurių turinys iš esmės nebuvo pakeistas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 8 punkto b papunkčiu, laikas, kurį vairuotojas praleidžia grįždamas į darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą, laikomas darbo laiku. Kaip teisingai pažymėjo Taryba, šios valstybės narės nepaaiškina, kodėl grįžtant praleistas darbo laikas yra labiau varginantis nei darbo laikas, praleistas bet kurioje kitoje kelionėje, į kurią vykstama atliekant darbdavio pavestą vežimo operaciją. Iš tikrųjų tiek iš socialinės teisės aktų *ex post* vertinimo (p. 24), tiek iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 20) matyti, kad būtent vairuotojų už jų gyvenamosios vietos ribų praleisti ilgi laikotarpiai yra nuovargį ir stresą lemianti priežastis; to, beje, neginčija nė viena iš keturių valstybių narių.

293 Galiausiai Rumunijos argumentai, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis kelia grėsmę vairuotojų interesams, nes dėl transporto įmonių bankrutavimų ir veiklos perkėlimų jie rizikuoja prarasti darbo vietas, yra spekuliatyvūs, nes nėra jokių konkrečių jų pagrįstumą patvirtinančių įrodymų.

294 Trečia, dėl argumentų, susijusių su neigiamomis pasekmėmis aplinkai, kurių gali kilti dėl šio 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika konkrečiai teigia, kad dėl šios pareigos reikės suplanuoti daug papildomų kelionių ilgaisiais atstumais. Vis dėlto, kaip nurodyta, be kita ko, šio sprendimo 236 punkte, iš poveikio vertinimo socialinės dalies matyti, kad dar iki šios nuostatos priėmimo daugelis vairuotojų, įskaitant vairuotojus, įdarbintus valstybėse narėse, įstojusiose į Sąjungą nuo 2004 m. gegužės 1 d., bent kas keturias savaites grįždavo į savo gyvenamąją vietą.

295 Be to, priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika, visiškai nebūtina, kad vairuotojai naudotų transporto priemones be krovinio, kad pasinaudotų jiems pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį suteikta teise. Iš tiesų, viena vertus, atsižvelgiant į šioje nuostatoje numatytą transporto įmonių lankstumą vykdant joje numatytą pareigą, šios įmonės gali naudoti kitas transporto priemones, pavyzdžiui, viešąjį transportą; jų naudojimas nebūtinai lemia papildomą teršalų išmetimą, susijusį su šios pareigos laikymusi. Kita vertus, neatmestina, kad grįžimas į vieną iš dviejų minėtoje nuostatoje nurodytų vietų galėtų būti derinamas su transporto įmonės transporto priemonių grįžimu į jos veiklos centrą vykdant įprastą vežimo veiklą.

296 Šiomis aplinkybėmis tariamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio poveikis aplinkai, visų pirma tariamai padidėjęs teršalų išmetimas, nėra tiesiogiai susijęs su šia nuostata, jis priklauso nuo transporto įmonių organizacinių sprendimų įgyvendinant minėtoje nuostatoje numatytą pareigą.

297 Taigi dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio nekyla akivaizdžiai neproporcingų, palyginti su šia nuostata siekiamu tikslu, nepatogumų.

298 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, negali būti manoma, kad priimdamas minėtą nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas viršijo savo diskrecijos ribas.

299 Taigi reikia atmesti Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentus, kuriais ginčijamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio proporcingumas.

300 Vadinasi, Lietuvos Respublikos ketvirtojo pagrindo pirmą–trečią dalis, Bulgarijos Respublikos antrąjį pagrindą, Rumunijos pirmojo pagrindo antrą dalį ir Lenkijos Respublikos pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

3) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo

i) Šalių argumentai

301 Lietuvos Respublika antrojo pagrindo antroje dalyje, Bulgarijos Respublika penktojo pagrindo pirmoje dalyje, o Rumunija trečiojo pagrindo antroje dalyje nurodo, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis neatitinka iš SESV 18 straipsnyje numatyto nediskriminavimo principo kylančių reikalavimų. Bulgarijos Respublika taip pat remiasi Chartijos 20 ir 21 straipsnių, ESS 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtinto valstybių narių lygybės principo ir, „jei Teisingumo Teismas mano, jog tai būtina“, SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu.

302 Pirma, šios trys valstybės narės teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio pažeidžiami vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai, nes pagal jį Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsteigtos transporto įmonės diskriminuojamos, palyginti su įsteigtomis Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse. Iš tiesų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių vairuotojų darbo organizavimas taip, kad jie bent kas keturias savaites galėtų grįžti į savo gyvenamąją vietą arba darbdavio veiklos centrą, daug mažiau varžo transporto įmones, įsisteigusias didelę nacionalinę rinką turinčiose valstybėse narėse, kurių vairuotojai vykdo vežimus tos įmonės įsisteigimo valstybėje narėje, netoli savo gyvenamosios vietos, nei transporto įmones, įsisteigusias Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse, kurių nacionalinė rinka yra ribota ir kurios daugiausia koncentruojasi į tarptautinius pervežimus. Konkrečiai kalbant, Rumunija teigia, kad dėl šio 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės gali patirti didelių nuostolių, kurie bet kuriuo atveju būtų gerokai didesni už Vidurio ar Vakarų Europos valstybėse narėse įsteigtų transporto įmonių nuostolius. Be to, vertinant Reglamente 2020/1054, visų pirma jo 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje, numatytos pareigos poveikį transporto rinkai reikia atsižvelgti į kitus pirmojo judumo dokumentų rinkinio komponentus. Iš tikrųjų bendrai įvertinus visus šiuos dokumentus tampa akivaizdu, kad dėl jų diskriminuojamos visos Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės.

303 Be to, Lietuvos Respublika nurodo, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu sukuriamos Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių diskriminacijos trukdoma naudotis vidaus rinkai būdingomis laisvėmis, nes šios įmonės atsiduria nepalankioje padėtyje, palyginti su Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse ir aplink šią centrinę dalį esančiuose regionuose įsisteigusiomis transporto įmonėmis. Taigi ši nuostata yra protekcionistinė priemonė, ja Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės išstumiamos iš transporto rinkos Sąjungos teritorijos dalyje, siekiant sumažinti tų įmonių veiklos apimtį. Iš tiesų šios įmonės turi ne tik siūlyti vairuotojams jų laisvą judėjimą ribojančias darbo sąlygas, bet ir organizuoti savo veiklą

taip, kad dalis transporto priemonių reisų nebūtų pelninga arba kad transporto priemonės važiuotų be krovinio, kol vairuotojai bus pakeisti ar sugrįš iš darbdavio veiklos centro arba iš savo gyvenamosios vietos pasibaigus poilsio laikui.

304 Antra, Lietuvos Respublika ir Bulgarijos Respublika nurodo, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai, įdarbinti Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusiose transporto įmonėse, diskriminuojami, palyginti su vairuotojais, įdarbintais Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse įsisteigusiose transporto įmonėse, nes norint grįžti į gyvenamosios vietos valstybę narę reikia per trumpą laiką nuvažiuoti ilgą atstumą, o to vairuotojai nelabai nori. Dėl aptariamos pareigos toje pačioje valstybėje narėje diskriminuojami vietos ir kitų valstybių narių vairuotojai. Be to, Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įdarbintų darbuotojų padėtis yra objektyviai sudėtingesnė, nes, norėdami pasinaudoti savo teise į normalų ar kompensacinį poilsio laiką, jie turi nuvažiuoti ilgesnius atstumus ir užtrukti daugiau laiko nei aplink Sąjungos centrinę dalį esančių regionų darbuotojai.

305 Trečia, Bulgarijos Respublika teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos taip pat pažeidžiamas valstybių narių lygybės principas, nes Sąjungos pakraščiuose esančių valstybių narių padėtis yra gerokai nepalankesnė.

306 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

307 Pirmiausia reikia atmesti Bulgarijos Respublikos teiginį, grindžiamą SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu, nes pažeisdama Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnio pirmos pastraipos ir Procedūros reglamento 120 straipsnio c punkto reikalavimus, primintus šio sprendimo 139 punkte, ši valstybė nurodo pažeidimą nepateikdama konkrečių tą teiginį pagrindžiančių argumentų, o SESV 95 straipsnio 1 dalimi remiasi tik „jei Teisingumo Teismas mano, jog tai būtina“.

308 Patikslinus tai, reikia priminti, kad Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintas vienodo požiūrio principas yra bendrasis Sąjungos teisės principas; jo konkreti išraiška yra Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas nediskriminavimo principas ir pagal jį reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pateisinamas (šiuo klausimu žr. 2022 m. vasario 24 d. Sprendimo *Glavna direktsia „Pozharna bezopasnost i zashtita na naselenieto“*, C-262/20, EU:C:2022:117, 58 punktą ir 2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Komisija / VW ir kt.*, C-116/21 P–C-118/21 P, C-138/21 P ir C-139/21 P, EU:C:2022:557, 95 ir 140 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

309 Atitinkamų situacijų panašumas turi būti vertinamas ne bendrai ir abstrakčiai, o specialiai ir konkrečiai, atsižvelgiant į visus jiems būdingus veiksnius. Šie veiksniai turi būti nustatyti ir įvertinti, be kita ko, atsižvelgiant į Sąjungos akto, kuriame įtvirtintas atitinkamas skirtumas, dalyką ir tikslą. Be to, turi būti atsižvelgta į srities, kuriai atitinkamas aktas priklauso, principus ir tikslus (šiuo klausimu žr. 2018 m. birželio 26 d. Sprendimo *MB (Lyties pakeitimas ir ištarnauto laiko pensija)*, C-451/16, EU:C:2018:492, 42 punktą ir 2022 m. vasario 10 d. Sprendimo *OE (Sutuoktinio įprastinė gyvenamoji vieta – Pilietybės kriterijus)*, C-522/20, EU:C:2022:87, 20 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

310 Skirtingas požiūris į panašias situacijas pateisinamas, jeigu jis pagrįstas objektyviu ir protingu kriterijumi, t. y. jeigu jis susijęs su nagrinėjamu teisės aktu siekiamu teisėtu tikslu ir jei šis skirtingas požiūris yra proporcingas juo siekiamam tikslui (2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 47 punktas ir 2022 m. sausio 27 d. Sprendimo *Fondul Proprietatea*, C-179/20, EU:C:2022:58, 72 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

311 Konkrečiai dėl nediskriminavimo dėl pilietybės principo reikia pažymėti: nors jis yra įtvirtintas Chartijos 21 straipsnio 2 dalyje, Chartijos 52 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad jos pripažintos teisės, reglamentuojamos Sutartyse, įgyvendinamos jose nustatytomis sąlygomis ir neperžengiant jose nustatytų ribų. Taip yra Chartijos 21 straipsnio 2 dalies, kuri, kaip matyti iš Su Pagrindinių teisių chartija susijusių išaiškinimų (OL C 303, 2007, p. 17) dėl šios nuostatos, atitinka SESV 18 straipsnio pirmą pastraipą ir turi būti taikoma pagal šią nuostatą, atveju (2019 m. spalio 10 d. Sprendimo *Krah*, C-703/17, EU:C:2019:850, 18 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

312 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal SESV 18 straipsnį, kuriame įtvirtintas bendrasis bet kokios diskriminacijos dėl pilietybės draudimo principas, draudžiama ne tik tiesioginė diskriminacija dėl pilietybės, bet ir visos netiesioginės diskriminacijos formos, kuriomis, pritaikius kitus atskyrimo kriterijus, pasiekiamas toks pats rezultatas (šiuo klausimu žr. 2012 m. spalio 4 d. Sprendimo *Komisija / Austrija*, C-75/11, EU:C:2012:605, 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

313 Beje, dėl teisminės to, kaip Sąjungos teisės aktų leidėjas laikosi vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų, kontrolės Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad vykdydamas jam suteiktus įgaliojimus Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją, kai imasi priemonių srityje, kurioje reikia priimti politinius, ekonominius, socialinius sprendimus, ir kai turi atlikti sudėtingus vertinimus. Tik akivaizdžiai netinkamas šioje srityje priimtos priemonės pobūdis kompetentingų institucijų siekiamo tikslo atžvilgiu gali turėti įtakos tokios priemonės teisėtumui (šiuo klausimu žr. 2022 m. vasario 10 d. Sprendimo *OE (Sutuoktinio įprastinė gyvenamoji vieta – Pilietybės kriterijus)*, C-522/20, EU:C:2022:87, 21 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Vis dėlto net ir turėdamas tokią diskreciją Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo savo sprendimą pagrįsti objektyviais ir nagrinėjamu teisės aktu siekiamą tikslą atitinkančiais kriterijais, atsižvelgdamas į visas faktines aplinkybes ir priimant nagrinėjamą aktą turimus techninius ir mokslo duomenis (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 58 punktą).

314 Naudodamasis diskrecija Sąjungos teisės aktų leidėjas turi visapusiškai atsižvelgti ne tik į siekiamą tikslą, bet ir į esamus interesus. Nagrinėjant galimus su įvairiomis priemonėmis susijusius suvaržymus, reikia turėti omenyje, kad, kai siekiamų tikslų svarba gali pateisinti ūkio subjektams sukeliamas neigiamas ekonomines pasekmes, net jeigu jos kai kuriems jų yra didelės, Sąjungos teisės aktų leidėjui naudojantis diskrecijos teise pasiekti rezultatai negali būti akivaizdžiai mažiau adekvatūs, nei pasiekti kitomis taip pat šiems tikslams tinkamomis priemonėmis (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

315 Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje įtvirtinta taisyklė, kiek ja transporto įmonėms nustatyta pareiga organizuoti vairuotojų darbą, kad jie turėtų galimybę, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, vienodai taikoma visoms atitinkamoms transporto įmonėms, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje jos yra įsisteigusios, visiems vairuotojams,

neatsižvelgiant į jų pilietybę ir valstybę narę, kurioje yra įsisteigęs jų darbdavys, ir visoms valstybėms narėms, todėl ja nesukuriama pagal Sąjungos teisę draudžiamos tiesioginės diskriminacijos.

316 Vadinasi, kaip nurodyta šio sprendimo 308–310 punktuose primintoje jurisprudencijoje, reikia išnagrinėti, ar pagal šią nuostatą skirtingoms situacijoms nepagrįstai taikoma identiška taisyklė, atsižvelgiant, be kita ko, į ja siekiamą tikslą, todėl ja sukuriama netiesioginė diskriminacija, draudžiama pagal Sąjungos teisę, nes, kaip iš esmės teigia ieškinius pareiškusios valstybės narės, dėl savo pobūdžio ši nuostata gali daryti didesnį poveikį, kaip jos mano, „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsteigtoms transporto įmonėms, šių įmonių ir šios valstybių narių grupės įdarbintiems vairuotojams.

317 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip pažymėta šio sprendimo 249 ir 250 punktuose, minėta nuostata siekiama gerinti eismo Sąjungos keliuose saugumą ir vairuotojų darbo sąlygas, užtikrinant jiems galimybę nepraleisti pernelyg daug laiko toli nuo gyvenamosios vietos, ir užtikrinti sąžiningą ir neiškraipytą transporto įmonių konkurenciją Sąjungos teritorijoje.

318 Pirma, kiek tai susiję su tariama diskriminacija tarp Sąjungoje įsteigtų transporto įmonių, net jei Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis vienodai taikomas visoms šioms įmonėms, negalima atmesti prielaidos, kad ši nuostata, kaip pažymėta šio sprendimo 278 punkte, gali daryti didesnį poveikį toms transporto įmonėms, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos yra įsisteigusios, kurios pagal pasirinktą ekonominės veiklos modelį didžiąją dalį ar net visas savo paslaugas teikia gavėjams, įsisteigusiems toli nuo pirmosios valstybės narės esančiose valstybėse narėse.

319 Vis dėlto, kaip pažymėta šio sprendimo 236 punkte, iš poveikio vertinimo socialinės dalies matyti, kad nemažai tokių transporto įmonių, įskaitant įsteigtas valstybėje narėje, kuri į Sąjungą įstojo 2004 m. gegužės 1 d., jau vykdė savo veiklą taip, kad atitiktų šiuo metu Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą pareigą.

320 Taigi šia nuostata tikrai nesukuriama diskriminacija tarp transporto įmonių, o atvirkščiai, kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 17 ir 18) ir Reglamento 2020/1054 1 konstatuojamosios dalies, ja siekiama panaikinti transporto įmonėms nevienodas sąlygas, kurios, nesant aiškių taisyklių dėl vairuotojų grįžimo, galėjo lemti įvairias interpretacijas ir nacionalinę praktiką, pagerinant vairuotojų, visų pirma nurodytų šio sprendimo 316 punkte, darbo sąlygas ir užtikrinant kelių eismo saugumą, taip pat sąžiningą ir neiškraipytą transporto įmonių konkurenciją.

321 Iš šio sprendimo 266 ir 267 punktuose primintos jurisprudencijos matyti, kad, atsižvelgiant į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pakoreguoti pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą, kad iš naujo suderintų esamus interesus ir padidintų vairuotojų socialinę apsaugą, pakeisdamas laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas.

322 Taigi Sąjungos teisės nuostata negali būti laikoma savaime prieštaraujančia vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principams vien dėl to, kad sukelia skirtingas pasekmes tam tikriems ūkio subjektams, jei tokia situacija susidaro dėl skirtingų jų veiklos sąlygų, pavyzdžiui, dėl jų geografinės padėties (šiuo klausimu žr. 1958 m. birželio 21 d. Sprendimą *Wirtschaftsvereinigung*

Eisen- und Stahlindustrie ir kt. / Vyriausioji valdyba, 13/57, EU:C:1958:10, p. 292 ir 1973 m. lapkričio 13 d. Sprendimo *Werhahn Hansamühle ir kt. / Taryba ir Komisija*, 63/72–69/72, EU:C:1973:121, 17 punktą), o ne dėl ginčijamos nuostatos nulemtos nelygybės prieš įstatymą.

323 Bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio skirtingos situacijos vertinamos vienodai, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 308 punkte primintą jurisprudenciją, toks vertinimas yra objektyviai pateisinamas tikslais, kurių siekiama pagal SESV 90 straipsnį vykdant bendrą transporto politiką. Šie tikslai apima, be kita ko, darbo sąlygų gerinimą, paminėtą SESV preambulėje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje, taip pat tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimą, paminėtą SESV 9 straipsnyje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje.

324 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neviršijo turimos diskrecijos, atsižvelgiant į šio sprendimo 313 punkte primintą jurisprudenciją, kai priimdamas visoms Sąjungoje įsteigtoms transporto įmonėms vienodai taikomą nuostatą nusprendė užkirsti kelią tam tikriems veiksmams, kuriais pabloginamos vairuotojų darbo sąlygos, net jei toks sprendimas reiškia, kad tam tikros transporto įmonės turės patirti didesnių išlaidų.

325 Iš tiesų, turint omenyje faktines aplinkybes ir priimant nagrinėjamą nuostatą turėtus techninius ir mokslo duomenis, galima teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas tokį sprendimą pagrindė objektyviais ir siekiamą tikslą atitinkančiais kriterijais, visapusiškai atsižvelgdamas į esamus interesus, kaip nurodyta šio sprendimo 313 ir 314 punktuose primintoje jurisprudencijoje.

326 Antra, dėl tariamos vairuotojų diskriminacijos, kuria remiasi Lietuvos Respublika ir Bulgarijos Respublika, reikia pažymėti, kad daugelis ar net visi šių dviejų valstybių narių argumentai grindžiami klaidinga prielaida, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai privalo grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą ir negali laisvai pasirinkti, kur jiems pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Taigi, kaip jau nurodyta šio sprendimo 200 punkte, tokius argumentus reikia atmesti.

327 Taip pat atkreiptinas dėmesys į tai, kad, kiek tai susiję su Sąjungoje įdarbintų vairuotojų teise pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, visų jų padėtis yra panaši. Kalbant konkrečiai, visi šie vairuotojai, neatsižvelgiant į jų pilietybę ir valstybę narę, kurioje yra įsisteigęs jų darbdavys, turi turėti galimybę reguliariai pasinaudoti šiuo poilsio laiku savo gyvenamojoje vietoje, jei to pageidauja.

328 Šiomis aplinkybėmis, kaip savo išvados 342 punkte pažymėjo generalinis advokatas, negali būti laikoma, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas akivaizdžiai viršijo turimą plačią diskreciją, kai neatskyrė įvairių vairuotojų pagal tai, kokį atstumą jie turi nuvykti, kai grįžta į savo gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą, nes atlikus tokį atskyrimą tam tikri vairuotojai dėl jų darbdavio pasirinkto ekonominės veiklos modelio netektų pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą priemonę garantuojamos socialinės apsaugos.

329 Iš tiesų, kaip teisingai teigia Taryba, kadangi visų kelių transporto sektoriaus vairuotojų padėtis panaši, kiek tai susiję su jų teise pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, jiems turi būti suteiktos tokios pačios teisės, be kita ko, susijusios su grįžimu į jų gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą, neatsižvelgiant į tai, kad dėl naudojimosi šiomis teisėmis jų darbdaviai, priklausomai nuo pasirinkto ekonominės veiklos modelio, gali patirti skirtingų išlaidų.

330 Kaip pažymėta šio sprendimo 279 punkte, pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą suderinimo taisyklę teikiamos apsaugos labiausiai reikia būtent vairuotojams, įdarbintiems transporto įmonėse, kurios didžiąją dalį ar net visas savo paslaugas teikia gavėjams, įsisteigusiems toli nuo šių įmonių įsisteigimo valstybės narės esančiose valstybėse narėse, taigi iš esmės vykdantiems vežimo operacijas toli nuo savo gyvenamosios vietos.

331 Trečia, dėl Bulgarijos Respublikos nurodytos tariamos tam tikrų valstybių narių diskriminacijos pažeidžiant ESS 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą valstybių narių lygybės prieš Sutartis principą reikia pažymėti, kad daugelis ar net visi šios valstybės narės argumentai taip pat grindžiami klaidinga prielaida, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai privalo grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą ir negali laisvai pasirinkti, kur jiems pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Taigi tokius argumentus reikia atmesti.

332 Be to, net darant prielaidą, kad vienoms valstybėms narėms dėl šios nuostatos daromas didesnis netiesioginis poveikis ne kitoms, nors ji ir taikoma vienodai, pakanka priminti, kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją Sąjungos teisės aktas, kuriuo siekiama suvienodinti valstybių narių teisės normas, negali būti laikomas diskriminaciniu, jeigu vienodai taikomas visoms valstybėms narėms, nes toks suderinimo aktas neišvengiamai sukelia skirtingų pasekmių, atsižvelgiant į tai, kokie buvo ankstesni įvairių nacionalinės teisės sistemų aktai (šiuo klausimu žr. 1990 m. lapkričio 13 d. Sprendimo *Fedesa ir kt.*, C-331/88, EU:C:1990:391, 20 punktą).

333 Šių argumentų nepaneigia Rumunijos teiginys dėl bendro visų „Judėjimo dokumentų rinkinio“ nuostatų, dėl kurių ši valstybė narė yra pareiškusi tris ieškinius bylose C-546/20–C-548/20, diskriminacinio poveikio. Iš tiesų byloje C-546/20 Rumunija neįrodė, kad diskriminacija išplaukia iš Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio. Be to, šios valstybės narės priekaištai dėl Reglamento 2020/1055 ir Direktyvos 2020/1057 bus nagrinėjami atsižvelgiant į pagrindus ir argumentus, kuriuos ji nurodė grįsdama ieškinius bylose C-547/20 ir C-548/20 ir savo reikalavimus visiškai ar iš dalies panaikinti šiuos Sąjungos aktus.

334 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos nurodytą penktojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą, taip pat kaip nepagrįstas reikia atmesti Lietuvos Respublikos antrojo pagrindo antrą dalį ir Rumunijos trečiojo pagrindo antrą dalį.

4) Dėl SESV garantuojamų pagrindinių laisvių pažeidimo

i) Šalių argumentai

335 Pirma, Lietuvos Respublika pirmajame pagrinde, o Bulgarijos Respublika pirmojo pagrindo pirmoje dalyje teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio pažeidžiamas SESV 45 straipsnis, nes pagal jį reikalaujama, kad vairuotojai grįžtų į savo gyvenamąją vietą arba darbdavio veiklos centrą, nenumatant galimybės vairuotojams patiems pasirinkti vietą, kur jie nori praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Šios valstybės narės taip pat pažymi, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio f punktą vairuotojai turi pagrindinę teisę pasirinkti vietą, kur pasinaudos poilsio laikotarpiu.

336 Pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai taip pat netenka teisės gyventi valstybėje narėje, kad galėtų joje dirbti, ir pasilikti valstybės narės teritorijoje pasibaigus darbo joje laikui. Įvykdę vežimo operaciją vairuotojai negali pasilikti priimančiojoje valstybėje narėje.

337 Kaip Teisingumo Teismas yra nusprendęs 1998 m. gegužės 7 d. Sprendime *Clean Car Autoservice* (C-350/96, EU:C:1998:205, 20 ir 21 punktai), tam, kad darbuotojų teisė būti įdarbintiems ir dirbti nepatiriant diskriminacijos būtų veiksminga ir naudinga, darbdaviai taip pat turi turėti teisę juos įdarbinti, laikydamiesi laisvą darbuotojų judėjimą reglamentuojančių normų. Priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas sukūrė teisės normą, pagal kurią transporto įmonės yra priverstos pažeisti darbuotojų judėjimo laisvę, nes privalo užtikrinti vairuotojų grįžimą į savo gyvenamąją vietą arba į įmonės veiklos centrą, net jeigu jie to nenori. Ši nuostata kelių transporto sektoriuje dirbančius vairuotojus diskriminuoja, palyginti su darbuotojais, dirbančiais kituose transporto sektoriuose.

338 Antra, antrojo pagrindo pirmoje dalyje Lietuvos Respublika teigia, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis neatitinka SESV 26 straipsnyje įtvirtinto tikslo užtikrinti veiksmingą ir konkurencingą vidaus rinkos veikimą. Iš tiesų pagal šio 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, pirma, nustatomos laisvo darbuotojų judėjimo kliūtys ir, antra, Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įdarbinti darbuotojai diskriminuojami, palyginti su darbuotojais, įdarbintais Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse ir aplink ją esančiuose regionuose.

339 Iš tikrųjų pirmųjų padėtis yra objektyviai sudėtingesnė, nes norėdami pasinaudoti teise į normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį jie turi nuvažiuoti ilgesnius atstumus ir užtrukti daugiau laiko nei antrieji. Be to, Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms trukdoma naudotis vidaus rinkai būdingomis laisvėmis, nes jų padėtis yra nepalankesnė, palyginti su Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse įsisteigusiomis transporto įmonėmis. Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis yra protekcionistinė priemonė dėl tų pačių priežasčių, kurios jau buvo nurodytos šio sprendimo 303 punkte dėstant argumentus dėl proporcingumo principo pažeidimo.

340 Trečia, savo pirmojo pagrindo antroje dalyje Bulgarijos Respublika teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio pažeidžiama SESV 21 straipsnio 1 dalis ir Chartijos 45 straipsnis.

341 Iš tiesų per poilsio laikotarpį vairuotojai, kaip Sąjungos piliečiai, turi teisę laisvai judėti Sąjungos teritorijoje. Taigi šiose nuostatose garantuojama judėjimo laisvė apribojama dėl to, kad jie įpareigojami išvykti iš valstybės narės teritorijos ir nuvykti į konkrečią vietą, kad pasinaudotų normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

342 Be to, šis apribojimas nepateisinamas teisėtu darbo sąlygų gerinimo tikslu.

343 Viena vertus, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga nėra tinkama šiam tikslui pasiekti. Iš tiesų vairuotojų teisė laisvai disponuoti savo poilsio laiku turi apimti laisvę pasirinkti vietą, kur jie ketina praleisti šį poilsio laiką, ir, atsižvelgiant visų pirma į su pareigos sugrįžti paisymu susijusių grįžimų į gyvenamosios vietos valstybę dažnį, taip pat į streso ir nuovargio dėl dažnų ir ilgų kelionių padidėjimą, nuspręsti, ar dėl to jie nori keliauti. Aptariama priemonė turi būti iš tikrųjų naudinga atitinkamiems darbuotojams ir iš esmės pagerinti jų socialinę apsaugą.

344 Kita vertus, ši pareiga viršija tai, kas būtina ja siekiamam tikslui įgyvendinti. Iš tiesų tikslą užtikrinti įprastą vairuotojų grįžimą į jų gyvenamąją vietą taip pat galima veiksmingai pasiekti priemone, kuriai pirmenybę teikia Parlamentas; pagal ją vairuotojams būtų suteikiama teisė pasirinkti kitą poilsio vietą, su sąlyga, kad apie tokį pasirinkimą darbdaviui pranešama raštu iki poilsio laiko likus ne mažiau kaip savaitei.

345 Ketvirta, pateikdama antrąjį pagrindą Rumunija teigia, kad nors Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis taikomas vienodai, juo nepagrįstai apribojama SESV 49 straipsnyje įtvirtinta įsisteigimo laisvė.

346 Viena vertus, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio transporto įmonėms nustatomos naujos administracinės pareigos, dėl kurių padidėja išlaidos. Iš tiesų šios įmonės turi gebėti, be kita ko, tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikais ar kitais dokumentais įrodyti, kad reguliariai organizuoja vairuotojų grįžimą. Be to, atsižvelgiant į tūkstančius papildomų kilometrų kas keturias savaites kelionės išlaidas, siekiant organizuoti grįžimą iš valstybių narių, kuriose sutelkta transporto paslaugų paklausa, transporto įmonės įsteigimas Sąjungos pakraščiuose esančioje valstybėje narėje yra mažiau pelningas.

347 Kita vertus, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio mažėja transporto įmonių pajamos. Kadangi daugelis šių įmonių yra MVĮ, jame numatytų priemonių įgyvendinimas daro įtaką nemažai rinkos daliai, be kita ko, laikotarpiais, kai vairuotojai nevykdo jokios pelningos veiklos, todėl apriboja minėtų įmonių komercinę veiklą. Taigi Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsteigtos transporto įmonės šia nuostata skatinamos steigti patronuojamąsias bendroves arba filialus ar net perkelti savo veiklą į Sąjungos centrinėje ar vakarinėje dalyse esančias valstybes nares, kartu atgrasant tose valstybėse narėse įsisteigusias transporto įmones steigti bendroves pirmosiose valstybėse narėse. Vis dėlto tokį perkėlimą lemia ne tikrasis pasirinkimas, o suvaržymai, kylantys iš pareigos laikytis Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje išvardytų naujų sąlygų.

348 Penkta, Rumunija pirmojo pagrindo antroje dalyje teigia, kad vežėjų pareiga organizuoti savo veiklą taip, kad poilsio laikotarpiais būtų naudojamasi laikantis iš Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio kylančių reikalavimų, gali lemti nepagrįstus laisvės teikti paslaugas apribojimus. Bulgarijos Respublika penktajame pagrinde taip pat teigia, kad dėl šios nuostatos pažeidžiama minėta pagrindinė laisvė.

349 Šiuo klausimu Rumunija pažymi, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio transporto įmonės savo veiklą turės organizuoti taip, kad poilsio laikotarpiais būtų naudojamasi laikantis šių reikalavimų. Daugelis jų yra MVĮ; šį faktą patvirtina tai, kad šioje valstybėje narėje apie 83 % transporto įmonių disponuoja nuo vienos iki penkių transporto priemonių. Taigi dėl priemonių, kurių imamasi siekiant laikytis šios nuostatos, esama ir tokių laikotarpių, kai vairuotojai nevykdo jokios pelningos veiklos, o tai lemia sumažėjusias pajamas. Kadangi dėl vairuotojų grįžimo organizavimo daugiau nuostolių patyria Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės, siekdamos sumažinti išlaidas jos bus priverstos nukreipti savo veiklą į Vakarų Europoje esančias valstybes nares, įkurdamos jose patronuojamąsias bendroves arba filialus ar net perkeldamos į jas savo veiklą. Transporto sektorius yra labai svarbus nacionalinei ekonomikai, ypač kiek tai susiję su eksportu.

350 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

351 Pirmiausia reikia atmesti Bulgarijos Respublikos teiginį, grindžiamą „laisvės teikti paslaugas“ pažeidimu, nes, nepaisydama Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnio pirmos pastraipos ir Procedūros reglamento 120 straipsnio c punkto reikalavimų, primintų šio sprendimo 139 punkte, ši valstybė nurodo pažeidimą nepateikdama konkrečių jos teiginį pagrindžiančių argumentų.

352 Patikslinus tai, reikia priminti, kad transporto srityje laisvę teikti paslaugas reglamentuoja ne SESV 56 straipsnis, susijęs su laisve teikti paslaugas apskritai, o SESV 58 straipsnio 1 dalis, t. y. speciali nuostata, pagal kurią „laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos“, būtent SESV trečiosios dalies VI antraštinė dalis, kurią sudaro SESV 90–100 straipsniai (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 29 punktą ir 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Danija (Maksimalus stovėjimo laikas)*, C-167/22, EU:C:2023:1020, 39 punktą).

353 Remiantis tuo, darytina išvada, kad transporto srityje teikiamos paslaugos, kaip jos suprantamos pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį, nepatenka į SESV 56 straipsnio taikymo sritį (2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 160 punktas ir 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Danija (Maksimalus stovėjimo laikas)*, C-167/22, EU:C:2023:1020, 39 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

354 Vadinasi, laisvo transporto paslaugų teikimo principas pagal SESV turi būti taikomas įgyvendinant SESV 90–100 straipsniuose reglamentuojamą bendrą transporto politiką (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 30 punktą).

355 Kalbant konkrečiai, šiuo klausimu visų pirma reikia priminti, kad pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį siekdami įgyvendinti šią bendrą politiką ir atsižvelgdami į transporto ypatumus Parlamentas ir Taryba, spręsdami pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir pasikonsultavę su EESRK ir ERK, nustato, pirma, bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba per vienos ar kelių valstybių narių teritoriją, antra, sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, trečia, priemones transporto saugumui gerinti ir, ketvirta, kitas atitinkamas nuostatas. Patvirtindamas šias priemones Sąjungos teisės aktų leidėjas pagal SESV 91 straipsnio 2 dalį turi atsižvelgti į atvejus, kai jų taikymas gali turėti didelę įtaką gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui. Paskui SESV 94 straipsnyje nustatyta, kad imantis bet kurių priemonių, susijusių su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis, turi būti atsižvelgiama į vežėjų ekonominę padėtį. Galiausiai SESV 95 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta, kad transporto srityje Sąjungoje draudžiama diskriminacija, pasireiškianti tuo, kad vežėjai už tų pačių prekių gabenimą tais pačiais maršrutais taiko skirtingus transporto įkainius ir nustato skirtingas sąlygas vien dėl gabenamų prekių kilmės ar paskirties šalies.

356 Taigi pagal SESV 56 straipsnį garantuojama laisvė teikti paslaugas gali būti taikoma transporto paslaugoms tik tiek, kiek ją numatyta taikyti pagal Sąjungos teisės aktą, priimtą remiantis transportui skirtomis Sutarčių nuostatomis (šiuo klausimu žr. 1994 m. spalio 5 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-381/93, EU:C:1994:370, 12 ir 13 punktus; 2003 m. vasario 6 d. Sprendimo *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 24 punktą ir 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Danija (Maksimalus stovėjimo laikas)*, C-167/22, EU:C:2023:1020, 40 punktą).

357 Atvirkščiai, SESV 49–55 straipsniuose numatytos nuostatos dėl įsisteigimo laisvės taikomos transportui tiesiogiai (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 33 punktą).

358 Darytina išvada, kad, kaip savo išvados 48 ir 50 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, pagal Sąjungos teisę transporto sričiai būdinga tai, kad kartu taikoma ir SESV grindžiama įsisteigimo bet kurioje valstybėje narėje teisė, ir vežėjų teisė laisvai teikti transporto paslaugas, kuri garantuojama tik tiek, kiek ši teisė buvo pripažinta Sąjungos teisės aktų leidėjo antrinės teisės aktuose, kurių imtasi įgyvendinant SESV 90–100 straipsniuose numatytą bendrą transporto politiką. Taigi dėl šios specialios tvarkos ribojama valstybių narių piliečių galimybė laikinai teikti kelių transporto paslaugas kitoje valstybėje narėje nei jų įsisteigimo valstybė narė, tačiau visų valstybių narių piliečiai turi teisę, naudodamiesi SESV 49–55 straipsniuose įtvirtinta pagrindine laisve, visam laikui įsisteigti kitoje valstybėje narėje ir ten verstis vežėjo profesija tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir šios valstybės narės piliečiai.

359 Pirmiausia nagrinėjamu atveju dėl, pirma, tariamo SESV 26 straipsnio, susijusio su vidaus rinkos veikimu, ir, antra, SESV 21 straipsnio 1 dalies ir Chartijos 45 straipsnio 1 dalies, susijusių su laisvu Sąjungos piliečių judėjimu, taip pat SESV 45 straipsnio, susijusio su laisvu darbuotojų judėjimu, pažeidimo reikia konstatuoti, kad Lietuvos Respublikos ir Bulgarijos Respublikos šiuo klausimu pateikti pagrindai ir argumentai, kaip nurodyta šio sprendimo 168–180 punktuose, grindžiami tik klaidinga prielaida, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojai privalo grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą ir negali laisvai pasirinkti, kur jiems pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Taigi, kaip nurodyta šio sprendimo 200 punkte, šie argumentai turi būti atmesti vien dėl šios priežasties.

360 Dėl Rumunijos nurodyto tariamo įsisteigimo laisvės pažeidimo reikia priminti, kad SESV 49 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta, jog vadovaujantis SESV trečiosios dalies IV antraštinės dalies 2 skyriaus nuostatomis draudžiami vienos valstybės narės nacionalinių subjektų įsisteigimo laisvės kitos valstybės narės teritorijoje apribojimai.

361 Kaip matyti iš šio sprendimo 357 punkto, SESV nuostatos dėl įsisteigimo laisvės taikomos transportui tiesiogiai, o ne, kitaip nei laisvės teikti paslaugas atveju, taikant su juo susijusią SESV trečiosios dalies VI antraštinę dalį.

362 Pagal suformuotą jurisprudenciją įsisteigimo laisvė, kuri pagal SESV 49 straipsnį pripažįstama valstybių narių piliečiams ir kuri suteikia jiems teisę imtis savarankiškai dirbančių asmenų veiklos ir ja verstis, taip pat steigti ir valdyti įmones tomis pačiomis sąlygomis, kurios įsisteigimo valstybės narės teisės aktuose yra nustatytos jos pačios subjektams, pagal SESV 54 straipsnį apima pagal vienos valstybės narės teisę įkurtų ir Sąjungoje savo registruotas būstines, centrinę administraciją ar pagrindinę verslo vietą turinčių bendrovių teisę vykdyti savo veiklą atitinkamoje valstybėje narėje per patronuojamąją bendrovę, filialą ar atstovybę (2022 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Admiral Gaming Network ir kt.*, C-475/20–C-482/20, EU:C:2022:714, 36 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

363 Sąvoka „įsisteigimas“, kaip ji suprantama pagal SESV, yra labai plati; pagal ją valstybės narės pilietis turi galimybę nuolat ir nepertraukiamai dalyvauti valstybės narės, kuri nėra jo kilmės valstybė, ekonominiame gyvenime ir gauti iš to naudos, kitaip nei laisvės teikti paslaugas atveju, kuria naudodamasis toks pilietis vykdo savo veiklą kitoje valstybėje narėje laikinai (šiuo klausimu žr. 1995 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Gebhard*, C-55/94, EU:C:1995:411, 25 ir 26 punktus).

364 Ši sąvoka apima faktinį ekonominės veiklos vykdymą neribotą laiką per nuolatinę buveinę priimančiojoje valstybėje narėje. Taigi ši sąvoka reiškia, kad atitinkamas veiklos vykdytojas turi būti realiai įsteigtas šioje valstybėje ir joje faktiškai vykdyti ekonominę veiklą (2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Institut des Experts en Automobiles*, C-502/20, EU:C:2021:678, 32 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

365 Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją įsisteigimo laisvės apribojimu laikomos visos priemonės, kurios draudžia, trukdo ar daro mažiau patrauklų SESV 49 straipsnyje garantuojamos laisvės įgyvendinimą (2022 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Cilevičs ir kt.*, C-391/20, EU:C:2022:638, 61 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija; taip pat 2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Prestige and Limousine*, C-50/21, EU:C:2023:448, 61 punktas); šis draudimas taikomas ne tik nacionalinėms, bet ir Sąjungos institucijų patvirtintoms priemonėms (kiek tai susiję su laisve teikti paslaugas, pagal analogiją žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 104 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

366 Šiuo klausimu reikia pridurti, kad pagal SESV iš principo draudžiamas net ir nedidelės apimties ar svarbos pagrindinės laisvės apribojimas (2022 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Admiral Gaming Network ir kt.*, C-475/20–C-482/20, EU:C:2022:714, 40 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

367 Pagal suformuotą jurisprudenciją įsisteigimo laisvės apribojimas leidžiamas tik su sąlyga, kad, pirma, jis pateisinamas privalomuoju bendrojo intereso pagrindu ir, antra, laikomasi proporcingumo principo, o tai reiškia, kad jis turi tinkamas nuosekliai ir sistemiškai užtikrinti siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršyti to, kas būtina jam pasiekti (2022 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Cilevičs ir kt.*, C-391/20, EU:C:2022:638, 65 punktas ir 2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Prestige and Limousine*, C-50/21, EU:C:2023:448, 64 punktas).

368 Nagrinėjamu atveju, priešingai, nei teigia Rumunija, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio, kuris yra vienodai taikomas visoms transporto įmonėms, patenkančioms į Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sritį, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos yra įsisteigusios, nėra net minimaliai apribojama pagal SESV 49 straipsnį garantuojama įsisteigimo laisvė.

369 Pirma, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio nėra kaip nors apribojama kitose valstybėse narėse nei Rumunija įsisteigusių transporto įmonių teisė vykdyti joje transporto veiklą įkuriant patronuojamąją bendrovę, filialą ar atstovybę.

370 Antra, dėl šios nuostatos taip pat neribojama Rumunijoje įsisteigusių transporto įmonių teisė vykdyti savo veiklą pasirinktose kitose valstybėse narėse įkuriant jose patronuojamąją bendrovę, filialą ar atstovybę.

371 Šių argumentų nepaneigia Rumunijos teiginiai dėl transporto įmonės išlaidų, patiriamų dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos.

372 Žinoma, transporto įmonės, kurios iki šios nuostatos priėmimo neorganizuodavo vairuotojų darbo taip, kad jie galėtų grįžti, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites į valstybę narę, kurioje yra įsisteigusios šios įmonės, arba į savo gyvenamąją vietą, gali patirti papildomų išlaidų dėl to, kad šioje nuostatoje numatyta tokia pareiga. Vis dėlto toks poveikis minėtoms įmonėms daromas neatsižvelgiant į valstybę narę, kurioje jos yra įsisteigusios, taip yra dėl jų pasirinkto ekonominės veiklos modelio.

373 Beje, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga iš tikrųjų gali daryti didesnį poveikį transporto įmonėms, kurių vairuotojai ilgą laiką keliauja toli nuo darbdavio veiklos centro ar savo gyvenamosios vietos, nes dėl tokios pareigos šios įmonės gali patirti tam tikrų papildomų išlaidų ir galbūt prarasti pajamų. Vis dėlto šis poveikio, atsiradusio dėl minėtų įmonių pasirinkto ekonominės veiklos modelio, skirtumas visiškai neparodo, kad įsisteigimo laisvė apribojama, nes, kaip pažymėta šio sprendimo 370 punkte, pagal šią nuostatą nėra kaip nors ribojama transporto įmonių laisvė įsisteigti kitose valstybėse narėse įsikuriant jose ir faktiškai vykdant vežėjo veiklą per nuolatinį subjektą.

374 Galiausiai, trečia, dėl Rumunijos teiginio, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio gali būti nepagrįstai ribojama laisvė teikti paslaugas, pakanka pažymėti, kad net darant prielaidą, jog dėl šioje nuostatoje numatytos pareigos transporto paslaugų teikimas taikant šio sprendimo 372 ir 373 punktuose nurodytą ekonominės veiklos modelį gali tapti mažiau patrauklus, taip nepažeidžiamos laisvę teikti paslaugas reglamentuojančios SESV nuostatos.

375 Iš tiesų, kaip matyti iš šio sprendimo 352–358 punktų, transporto srityje laisvę teikti paslaugas reglamentuoja ne SESV 56 straipsnis, susijęs su laisve teikti paslaugas apskritai, o SESV 58 straipsnio 1 dalis, t. y. speciali nuostata, pagal kurią laisvę teikti transporto paslaugas reglamentuoja SESV 90–100 straipsniai, sudarantys SESV trečiosios dalies VI antraštinę dalį, susijusią su bendra transporto politika. Vadinasi, pagal šią Sutartį laisvo transporto paslaugų teikimo principas turi būti taikomas įgyvendinant bendrą transporto politiką, patenkančią į nuostatų, kurias Parlamentas ir Taryba priėmė remdamiesi visų pirma SESV 91 straipsnio 1 dalimi, taikymo sritį.

376 Būtent toks yra Reglamento 2020/1054, Sąjungos teisės aktų leidėjo priimto remiantis šia nuostata siekiant iš dalies pakeisti Reglamentą Nr. 561/2006, kuris pats yra priimtas remiantis EB sutarties 71 straipsniu (dabar – SESV 91 straipsnis), norint suderinti tam tikras su kelių transportu susijusias socialinės teisės aktų nuostatas, tikslas.

377 Iš to matyti, kad, kaip savo išvados 177 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Sąjungos teisės aktų leidėjas, pritaikydamas pagal teisėkūros procedūrą priimtą aktą, kad pagerintų atitinkamų darbuotojų socialinę apsaugą, turi teisę pakeisti sąlygas, kuriomis įgyvendinama laisvė teikti paslaugas kelių transporto srityje, nes pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį liberalizavimo lygį šioje srityje nustato ne tiesiogiai SESV 56 straipsnis, o pats Sąjungos teisės aktų leidėjas, įgyvendindamas bendrą transporto politiką. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjo patvirtintomis priemonėmis gali būti siekiama ne tik palengvinti naudojimąsi šia laisve, bet ir prireikus užtikrinti kitų Sąjungos pripažintų pagrindinių interesų, kuriuos ši laisvė gali paveikti, apsaugą (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 105 punktą), įskaitant darbo sąlygų gerinimą, paminėtą SESV preambulėje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje, taip pat tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimą, kaip tai suprantama pagal SESV 9 straipsnį ir 151 straipsnio pirmą pastraipą.

378 Be to, kaip matyti iš SESV 90 straipsnio, Sąjungos bendra transporto politika turi būti galima siekti Sutarčių tikslų, įskaitant nurodytuosius pirmesniame punkte.

379 Darytina išvada, kad, kiek tai susiję su priemonėmis, kuriomis įgyvendinama bendra transporto politika, pavyzdžiui, numatytomis Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje, Sąjungos teisės aktų leidėjas tam, kad užtikrintų, kad transporto įmonėse įdarbinti vairuotojai nebūtų ilgą laiką toli nuo savo gyvenamosios vietos, turi teisę imtis priemonių, kuriomis siekiama pagerinti jų darbo sąlygas ir užtikrinti tinkamą socialinė apsaugą.

380 Vadinasi, šio sprendimo 351 punkte paminėtas Bulgarijos Respublikos teiginys dėl laisvės teikti paslaugas pažeidimo, nurodytas pateikiant penktąjį pagrindą, turi būti atmestas kaip nepriimtinas. Be to, kaip nepagrįstus reikia atmesti Lietuvos Respublikos pirmąjį pagrindą ir antrojo pagrindo pirmą dalį, Bulgarijos Respublikos pirmąjį pagrindą, Rumunijos antrąjį pagrindą ir argumentus dėl SESV nuostatų dėl laisvo paslaugų teikimo pažeidimo, kuriuos ši valstybė narė pateikė pirmojo pagrindo antroje dalyje.

5) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo

i) Šalių argumentai

381 Pateikdama argumentus, kuriais grindžiama pirmojo pagrindo antra dalis, susijusi su proporcingumo principo pažeidimu, Rumunija, o Lenkijos Respublika atitinkamai trečiajame ir ketvirtajame pagrinduose teigia, kad priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio reikalavimus.

382 Pirmiausia dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimo Lenkijos Respublika teigia, kad paviršutiniškas poveikio vertinimo socialinės dalies pobūdis ir poveikio vertinimo, susijusio su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje galiausiai patvirtinta priemone, nebuvimas neleidžia manyti, kad buvo tinkamai atsižvelgta į šios nuostatos poveikį gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui. Nors Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę diskreciją, jo pareiga atsižvelgti į tam tikras pasekmes negali apsiriboti tik susipažinimu su jomis, antraip SESV 91 straipsnio 2 dalis taptų neveiksminga.

383 Pirma, dėl poveikio transporto įrangos eksploatavimui Lenkijos Respublika mano, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje visų pirma neatsižvelgta į pasekmes, kylančias dėl padidėjusio kelionių skaičiaus pagrindiniais Sąjungos tranzitiniais maršrutais; šis skaičius siekia 8 880 000 grįžimų per metus. Ši valstybė narė teigia, kad, kaip konstatuota poveikio vertinimo socialinėje dalyje, dėl šių papildomų kelionių padaugėja spūsčių keliuose ir taip dar labiau pablogėja kelių infrastruktūros būklė. Šiomis aplinkybėmis reikia atsižvelgti į JAV standartizacijos institucijos *American Association of State Highway and Transportation Officials* (AASHTO) sukurtą „ketvirtojo apkrovos laipsnio dėsnį“, kuriuo paaiškinamas transporto priemonių poveikis kelių infrastruktūrai ir pagal kurį, didėjant transporto priemonės masei, kelių prastėjimo poveikis eksponentiškai didėja iki ketvirtojo apkrovos laipsnio. Nors sunkiasvorių krovininių transporto priemonių yra mažiau nei asmeninių transporto priemonių, jų poveikis infrastruktūrai daug didesnis.

384 Antra, dėl poveikio gyvenimo ir užimtumo lygiui ji pažymi, kad intensyvesnis kelių eismas taip pat kenkia gyvenimo netoli pagrindinių transporto mazgų esančiose vietovėse kokybei. Lenkijos Respublika mano, kad dėl kelių transporto veiklą reglamentuojančių teisės aktų pakeitimų vidutiniškai 19 % padaugės vairuotojų rizikingo elgesio, susijusio su pagunda nesilaikyti teisės aktų, bandant prisitaikyti prie naujos pareigos arba jos išvengti, atvejų, o kartu padaugės mirtinų nelaimingų atsitikimų. Be to, neatsižvelgta nei į sunkias pasekmes Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse įsisteigusioms įmonėms ir vairuotojams, kuriems grįžimas į darbdavio veiklos centrą vidutiniškai trunka gerokai ilgiau, nei į transporto įmonėms, iš kurių daugiau kaip pusė yra MVĮ, tenkančią papildomą administracinę ir organizacinę naštą. Dėl to nemažai transporto įmonių gali bankrutuoti arba gali būti perkeltos į Sąjungos centrinėje dalyje esančias valstybes nares. Rumunija taip pat teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių

transporto įmonių išlaidos padidės, o pajamos sumažės labiau nei transporto įmonių, įsisteigusių Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse, todėl didelė dalis jų bus perkelta į tas valstybes nares.

385 Dėl SESV 94 straipsnio pažeidimo Lenkijos Respublika nurodo, kad priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į transporto įmonių, ypač MVĮ, kurios Sąjungoje sudaro didžiąją šių įmonių dalį, ekonominę padėtį. Iš tiesų poveikio vertinimo socialinėje dalyje šios nuostatos poveikis MVĮ išnagrinėtas paviršutiniškai, nors dėl jos šioms įmonėms tenka administracinė ir organizacinė našta. Rumunija taip pat mano, kad dėl šios priežasties šioje nuostatoje numatyta pareiga labai pablogina transporto įmonių padėtį.

386 Be to, Lenkijos Respublika pažymi, jog tai, kad dėl šios pareigos neišvengiamai nuvažiuojama daugiau kilometrų, turi būti vertinama atsižvelgiant į bendrą pirmojo judumo dokumentų rinkinio, į kurį įeina Reglamentas 2020/1055, kontekstą. Taikant šio reglamento nuostatas vien į Lenkijoje esančius veiklos centrus grįžtančios transporto priemonės kasmet turės nuvažiuoti 2 035 200 000 km. Darant prielaidą, kad 60 % šių reisų vykdoma be krovinio, per metus šios transporto priemonės be krovinio nuvažiuos 1 221 120 000 km. Iš daugelio galimų priemonių, kuriomis siekiama užtikrinti, kad darbuotojai pasinaudotų teise į poilsį, Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirinko tą, kuria transporto įmonėms užkraunama didžiausia našta.

387 Vienas iš galimų šios situacijos padarinių – dalies Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių, priklausančių MVĮ sektoriui, pasitraukimas iš rinkos, nes dėl to, kad jos yra toli nuo Sąjungos centrinės dalies, joms labai sunku įvykdyti administracinius ir organizacinius reikalavimus, susijusius su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga. Dalis įmonių taip pat gali nuspręsti perkelti savo veiklos centrą į Sąjungos centrinėje dalyje esančias valstybes nares. Teiginį, kad komercinis sprendimas perkelti įmonę negali jai padaryti žalos, paneigia tai, kad įmonės buveinės perkėlimas yra labai didelė našta jos veikimui. Be to, skirtingai nei tarptautinės įmonės, MVĮ turi sąsają su vieta, iš kurios jos teikia savo paslaugas.

388 Lenkijos Respublikos teigimu, tai, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga nustatyta per COVID-19 pandemiją, taip pat patvirtina, kad nebuvo atsižvelgta į transporto įmonių ekonominę padėtį. Pandemijos ekonominiai padariniai ypač justi transporto sektoriuje, nes jame mažėjo paklausa, o valstybės narės nustatė vidaus sienų kirtimo apribojimus. Šių padarinių jau buvo tuo metu, kai vyko teisėkūros procedūra.

389 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

390 Iš karto reikia pažymėti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 352, 354 ir 355 punktuose, tiek SESV 91 straipsnio 2 dalis, tiek SESV 94 straipsnis yra SESV trečiosios dalies VI antraštinėje dalyje, susijusioje su bendra transporto politika.

391 Pirma, dėl tariamo SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimo reikia priminti, kad pagal šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas, patvirtindamas šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones, kuriomis siekiama įgyvendinti bendrą transporto politiką, turi atsižvelgti į transporto ypatumus ir į atvejus, kai šių priemonių taikymas gali turėti didelės įtakos gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui.

392 Kadangi Sąjungos teisės aktų leidėjas Reglamentą 2020/1054 priėmė remdamasis SESV 91 straipsnio 1 dalimi ir šis teisinis pagrindas neginčijamas šiuose ieškiniuose, patvirtindamas šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktį jis turėjo atsižvelgti į reikalavimus, kylančius iš SESV 91 straipsnio 2 dalies.

393 Pagal SESV 91 straipsnio 2 dalį Sąjungos teisės aktų leidėjas, patvirtindamas 91 straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones, privalo „atsižvelgti“ į jų įtaką gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui, o tai daroma atliekant platesnį įvairių esamų tikslų ir interesų palyginimą. Be to, kaip savo išvados 285 punkte pažymėjo generalinis advokatas, iš žodžio „didelis“ vartojimo matyti, kad pagal SESV 91 straipsnio 2 dalį reikalaujama reikšmingos nagrinėjamų priemonių įtakos šiems parametrams, o ne paprasto poveikio.

394 Iš SESV 91 straipsnio 2 dalies matyti, kad plati diskrecija, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas, patvirtindamas atitinkamas priemones, turi bendros transporto politikos srityje, nėra absoliučiai ribojama didelės įtakos gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui, su sąlyga, kad jis atsižvelgia į šiuos veiksnius.

395 Darytina išvada, kad vertindamas įtaką, daromą patvirtinus SESV 91 straipsnio 1 dalimi grindžiamą priemonę, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi palyginti įvairius esamus interesus ir atsižvelgti į juos, kad pasiektų numatytus teisėtus tikslus. Taigi vien tai, kad jis turi atsižvelgti į gyvenimo ir užimtumo lygį tam tikruose regionuose, vadinasi, ir į transporto įmonių ekonominius interesus, netrukdo tokioms įmonėms taikyti privalomųjų priemonių (šiuo klausimu žr. 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Ispanija ir Suomija / Parlamentas ir Taryba*, C-184/02 ir C-223/02, EU:C:2004:497, 72 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

396 Iš to matyti, kad SESV 91 straipsnio 2 dalis iš esmės atspindi Sąjungos teisės aktų leidėjo pareigą veikti laikantis proporcingumo principo tvirtinant priemones, kurios yra tinkamos siekiamam tikslui įgyvendinti ir akivaizdžiai neviršija to, kas būtina jam pasiekti.

397 Be fakto, kad nagrinėjant tariamą proporcingumo principo pažeidimą pateikti pagrindai ir argumentai buvo atmesti, Rumunija ir Lenkijos Respublika, grįsdamos pagrindus ir argumentus, susijusius su SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, nepateikė jokių papildomų duomenų, galinčių patvirtinti jų teiginį, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos daroma didelė įtaka gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui, į kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė nustatydamas šią pareigą ir taip pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį.

398 Be to, šie pagrindai ir argumentai arba iš esmės, kiek tai susiję su Rumunija, arba visiškai, kiek tai susiję su Lenkijos Respublika, sutampa su pagrindais ir argumentais, jau nurodytais grindžiant ieškinio pagrindus dėl proporcingumo principo pažeidimo.

399 Kiek tai susiję, pirma, su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio įtaka transporto įrangos eksploatavimui, visi Lenkijos Respublikos pateikti argumentai, kuriais ji priekaištauja, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje nebuvo išnagrinėtos šios nuostatos neigiamos pasekmės kelių infrastruktūrai, grindžiami prielaida, jog dėl transporto įmonių pareigos organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, gerokai suintensyvėja eismas. Kaip matyti iš šio sprendimo 236 ir 295 punktų, ši prielaida yra klaidinga, nes suponuoja, kad, pirma, iki šios priemonės patvirtinimo į vieną ar kitą iš šių vietų grįždavo nedidelis vairuotojų skaičius ir, antra, grįžtama būtinai turi būti panaudojant vairuotojo vairuojamą transporto priemonę.

400 Vis dėlto, kaip pažymėta šio sprendimo 295 punkte, pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį transporto įmonei nedraudžiama derinti vairuotojo grįžimo su jo vykdomu vežimu į valstybę narę, kurioje yra minėtos vietos, siekiant apriboti grįžimus be krovinio, vykdomus tik tam, kad būtų įvykdyta įmonėms pagal šią nuostatą tenkanti pareiga. Lenkijos Respublika nepaaiškina, kaip toks grįžimas darytų didesnį poveikį kelių infrastruktūrai nei bet koks kitas tų pačių vairuotojų reisas panaudojant jų vairuojamą transporto priemonę ir vykdant įprastas vežimo operacijas darbdavio naudai. Be to, taip pat nebuvo įrodyta, kad transporto priemonė, kuri negrįžta į darbdavio veiklos centrą ar vairuotojo gyvenamąją vietą, privalo sustoti, todėl per atitinkamą laikotarpį negali būti naudojama tęsiant įprastą transporto įmonės veiklą.

401 Antra, kiek tai susiję su šio 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio poveikiu gyvenimo kokybei netoli pagrindinių transporto mazgų esančiose vietovėse ir pavojumi eismo saugumui, kylančiu dėl šioje nuostatoje numatytos pareigos, Lenkijos Respublikos pateikti argumentai iš esmės grindžiami ta pačia klaidinga prielaida, kad dėl minėtos nuostatos gerokai suintensyvėja eismas, o tai neleidžia konstatuoti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nėra atsižvelgęs į šį poveikį. Be to, dėl šio sprendimo 292 punkte jau nurodytų priežasčių reikia atmesti šios valstybės narės argumentus, kuriuose ji kritikuoja tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo šios nuostatos poveikio tam tikrose valstybėse narėse įdarbintiems vairuotojams, kuris bus daromas dėl to, kad jie turės nuvažiuoti didelius atstumus ir atitinkamai padidės jų nuovargis.

402 Trečia, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio įtakos užimtumui Lenkijos Respublika teigia, kad dėl šios nuostatos atsiranda papildoma administracinė ir organizacinė našta, dėl ko, „labai tikėtina“, daug transporto įmonių bankrutuos arba bus perkeltos į „Sąjungos centrinėje dalyje“ esančias valstybes nares. Vis dėlto toks teiginys, nesant jokių konkrečių jo pagrįstumą patvirtinančių duomenų, turi būti laikomas spekuliatyviu ir bet kuriuo atveju nepakankamu įrodant didelę įtaką užimtumui. Kaip pažymėta šio sprendimo 276 ir 293 punktuose, tas pats pasakytina apie tokį pat bendrą ir abstraktų Rumunijos teiginį, kad dėl šioje nuostatoje numatytos pareigos tam tikrose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės bus perkeltos į kitą vietą, nes padidės jų išlaidos ir sumažės pajamos.

403 Taigi šiais argumentais nepaneigiamos poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 60 ir 61) Komisijos padarytos išvados, kad priemonės, susijusios su darbo laiku ir kassavaitinio poilsio sąlygomis, turėtų daryti teigiamą poveikį vairuotojo profesijos patrauklumui, taigi ir darbo rinkos pasiūlai; šiame poveikio vertinime šiuo klausimu nustatyta, kad vairuotojų trūkumą iš dalies lemia darbo sąlygų prastėjimas, kuris kenkia profesijos įvaizdžiui ir patrauklumui (1/2 dalis, p. 9). Kaip matyti iš tyrimo, kuriuo remiasi Lenkijos Respublika („Transport of the Future. Report on prospects for the development of road transport in Poland in 2020–2030“ („Ateities transportas: ataskaita dėl kelių transporto plėtros Lenkijoje perspektyvų 2020–2030 m. laikotarpiu“, p. 42)), būtent tolimi atstumai nuo gyvenamosios vietos yra viena iš tokio trūkumo priežasčių.

404 Bet kuriuo atveju taip pat reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia Rumunija ir Lenkijos Respublika, vien tai, kad dėl pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį vairuotojams užtikrinamos didesnės socialinės apsaugos tam tikros transporto įmonės gali patirti didesnių išlaidų ir susidurti su didesne administracine našta, jokiu būdu negali būti laikoma žingsniu atgal nustatant bendrą transporto politiką, dėl kurio pažeidžiama SESV 91 straipsnio 2 dalis.

405 Iš tiesų, kaip nurodyta šio sprendimo 266 punkte, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu jau buvo suderinti valstybių narių teisės aktai tam tikroje Sąjungos veiklos srityje, iš Sąjungos teisės aktų leidėjo negali būti atimta galimybė pritaikyti šį aktą prie bet kokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgiant į jam tenkančią pareigą užtikrinti SESV pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir atsižvelgti į bendrus Sąjungos tikslus, įtvirtintus šios sutarties 9 straipsnyje, tarp kurių yra tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimas. Iš tiesų, esant tokiai situacijai, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali tinkamai vykdyti jam tenkančią pareigą užtikrinti bendrųjų interesų ir bendrų tikslų apsaugą, tik jeigu jam leidžiama pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos.

406 Antra, dėl tariamo SESV 94 straipsnio pažeidimo reikia priminti, jog šioje nuostatoje numatyta, kad pagal Sutartis imantis bet kurių priemonių, „susijusių su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis“, turi būti atsižvelgiama į vežėjų ekonominę padėtį.

407 Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje nereglamentuojami krovinių ar keleivių vežimo įkainiai ar sąlygos, jame nustatytos sąlygos, kuriomis vairuotojai gali pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, numatant, kad transporto įmonės turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą. Taigi ši nuostata daro pernelyg netiesioginį poveikį krovinių ar keleivių gabenimo kainoms ir sąlygoms, kad patektų į SESV 94 straipsnio taikymo sritį, o to pakanka, kad būtų atmesti Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentai dėl minėtos nuostatos pažeidimo.

408 Vadinasi, reikia atmesti kaip nepagrįstus Rumunijos pirmojo pagrindo antroje dalyje pateiktą teiginį dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo ir Lenkijos Respublikos pateiktus trečiąjį ir ketvirtąjį pagrindus.

6) Dėl Sąjungos teisės normų aplinkos apsaugos srityje pažeidimo

i) Šalių argumentai

409 Lietuvos Respublika trečiajame pagrinde, o Lenkijos Respublika penktajame pagrinde teigia, kad priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė Sąjungos teisės normas aplinkos apsaugos srityje. Šiuo klausimu Lietuvos Respublika remiasi ESS 3 straipsnio 3 dalies, SESV 11 ir 191 straipsnių, taip pat „Sąjungos aplinkos apsaugos ir kovos su klimato kaita politikos“ pažeidimu, o Lenkijos Respublika teigia, kad pažeistas SESV 11 straipsnis ir Chartijos 37 straipsnis.

410 Šios valstybės narės pažymi, kad pagal nurodytas nuostatas Sąjungos teisės aktų leidėjas turi atsižvelgti į aplinkos apsaugos reikalavimus tiek nustatydamas ir įgyvendindamas kitas Sąjungos politikos kryptis, tiek imdamasis kitų Sąjungos veiksmų. Iš tiesų į SESV 191 straipsnyje nustatytą aplinkos apsaugos tikslą negali būti atsižvelgta ir jis negali būti pasiektas vien priemonėmis, priimtomis pagal SESV 192 straipsnį vykdant atskirą ir savarankišką politiką. SESV 11 straipsnyje įtvirtintas integracijos principas leidžia suderinti aplinkos apsaugos tikslus ir reikalavimus su kitais Sąjungos siekiamais interesais ir tikslais.

411 Lenkijos Respublika teigia, jog aiškinant, kad SESV 11 straipsnis yra susijęs su Sąjungos teisės sritimis, o ne su konkrečiomis priemonėmis, neįmanoma pasiekti šia nuostata siekiamo tikslo. Tai, kad Reglamentas 2020/1054 yra didesnio teisės aktų rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti

kelių transporto sektoriaus išmetamų teršalų kiekį, dalis, neįrodo, kad buvo tinkamai atsižvelgta į šio reglamento įtaką aplinkai, visų pirma į galimybę pasiekti aplinkosaugos tikslų, nustatytų Sąjungos aplinkos srityje priimtuose dokumentuose ir aktuose. Be to, taip pat negali būti manoma, kad tikslai dėl išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo, nustačius juos vieną kartą, išlieka nepakitę, neatsižvelgiant į tai, kiek papildomai teršalų ateityje išmetama įgyvendinus naujuose Sąjungos teisės aktuose nustatytus įpareigojimus.

412 Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika pritaria generalinio advokato L. A. Geelhoed išvados byloje *Austrija / Parlamentas ir Taryba* (C-161/04, EU:C:2006:66) 59 ir 60 punktuose pateiktam aiškinimui, pagal kurį tuo atveju, jei akivaizdžiai nebuvo atsižvelgta į aplinkos apsaugos interesus arba jų buvo visiškai nepaisoma, SESV 11 straipsniu galima remtis siekiant atlikti Sąjungos teisės aktų teisėtumo kontrolę. Jei nustatoma, kad dėl konkrečios priemonės, kurios ėmėsi Sąjungos teisės aktų leidėjas, kyla grėsmė jo kituose antrinės teisės aktuose, priimtuose aplinkos srityje, nustatytiems tikslams, šis teisės aktų leidėjas privalo palyginti priešingus interesus ir prireikus tinkamai pakeisti aplinkos srityje taikytinus teisės aktus.

413 Nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas šio įpareigojimo neįvykdė, nes neišnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos vykdymo įtakos aplinkosaugos reikalavimams.

414 Vykdant šią pareigą padaugėtų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių kelionių ilgais atstumais, įskaitant keliones be krovinio, ir atitinkamai būtų išmetamas CO2 ir kiti teršalai, dėl kurių kyla daug sveikatos problemų. Ginčijamų Reglamento 2020/1054 nuostatų poveikis aplinkai turi būti nagrinėjamas taip pat atsižvelgiant į Reglamento 2020/1055 ir Direktyvos 2020/1057 poveikį; jie taip pat yra „Judumo paketo“ dalis ir pagal juos sunkiasvorių krovininių transporto priemonių vairuotojai taip pat privalo vykti į papildomas keliones.

415 Be to, Lietuvos Respublika teigia įsitikinusi, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos neišvengiamai sumažės transporto sistemos veiksmingumas ir kils grėsmė Sąjungos aplinkos apsaugos ir kovos su klimato kaita politikai.

416 Savo ruožtu Lenkijos Respublika konkrečiai nurodo, kad, remiantis Tarptautinės kelių transporto sąjungos (IRU) vertinimais, pateiktais 2018 m. spalio 26 d. atvirajame laiške, vien dėl Reglamente 2020/1055 nustatytos pareigos grįžti transporto priemonės per metus išmes iki 100 000 tonų daugiau CO2. KPMG remiantis Bulgarijos vežėjų pavyzdžiu parengtoje ataskaitoje („Impact assessment regarding provisional agreement on Mobility Package I“ („Laikinojo susitarimo dėl pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikio vertinimas“), 2020 m. vasario 20 d.) taip pat nurodyta, kad metinis išmetamo CO2 kiekis dėl privalomo transporto priemonių grįžimo į Bulgariją padidės apie 71 000 tonų. Remiantis kitu vertinimu (M. Bauer, „4 Million Tonnes Additional CO2 due to Proposed EU Cabotage Laws in Mobility Package“ („Papildomi 4 mln. tonų CO2 dėl Sąjungos pasiūlytų kabotažo taisyklių, įeinančių į Judumo paketą“), 2020 m. sausio mėn.), kurį *European Centre for International Political Economy* (ECIPE) (Europos tarptautinės politinės ekonomikos centras) atliko remdamasis KPMG skaičiavimais, susijusiais su Bulgarijos tarptautinio krovinių vežimo sektoriumi, ir Eurostato duomenimis, visoje Sąjungoje išmetamo CO2 kiekis dėl planuojamų keisti kabotažo taisyklių padidėtų apie 4 mln. tonų. Remiantis pačios Lenkijos Respublikos vertinimais, dėl papildomų važiavimų be krovinio, kuriuos reikia atlikti dėl tarptautinį krovinių vežimą užtikrinančiam Lenkijos transporto priemonių, kurių masė viršija 2,5 t, parkui taikomos pareigos sugrįžti, būtų išmetama 672 024 tonų CO2.

417 Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos nuomone, dėl šio papildomai išmetamo CO2 kiekio gali būti sunku pasiekti Sąjungos iki 2050 m. nustatytų klimato tikslų, pavyzdžiui, nurodytų 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640 *final*) (toliau – Žaliasis kursas), t. y. tikslų, kuriuos per 2019 m. gruodžio 12 d. posėdį patvirtino Europos Vadovų Taryba. Be to, Lenkijos Respublika remiasi 2020 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatu Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Platesnis Europos 2030 m. klimato užmojis: Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“ COM(2020) 562 *final*, p. 26).

418 Lenkijos Respublika mano, kad dėl šio papildomai išmetamo CO2 kiekio valstybėms narėms gali būti sunku pasiekti 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018, p. 26), nustatytų tikslų.

419 Kiek tai susiję su papildomai į atmosferą išmetamais teršalais, Lenkijos Respublikos teigimu, dėl jų valstybėms narėms gali būti labai sunku laikytis įsipareigojimų pagal 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva 2001/81/EB (OL L 344, 2016, p. 1). Dėl šių papildomų teršalų taip pat gali būti pakenkta 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008, p. 1) tikslams.

420 Nė viename iš „Judumo paketą“ sudarančių ginčijamų aktų nebuvo aptarti šie įvairūs poveikio pavojai. Poveikio vertinimo socialinėje dalyje Komisija tik konstatavo, kad nenustatė jokio numatytų galimybių poveikio aplinkai. Vis dėlto toks konstatavimas nelaikytinas nei pagrįstu, nei patikimu.

421 Nors kai kurios valstybės narės ir Komisija atkreipė dėmesį į būtinybę atsižvelgti į pasiūlytų priemonių, visų pirma pareigos grąžinti transporto priemones ir kabotažo operacijų apribojimų, įtaką reisų be krovinio skaičiaus ir išmetamo CO2 kiekio didėjimui ir pažymėjo, kad reikia atlikti visų šių priemonių poveikio Sąjungos lygiu analizę, Sąjungos teisės aktų leidėjas į šiuos nuogąstavimus neatsižvelgė. Papildomo vertinimo, susijusio su privalomo transporto priemonių grąžinimo į įsisteigimo valstybę narę kas aštuonias savaites ir kombinuotojo vežimo operacijoms taikytinų apribojimų poveikiu, rengimas iki 2020 m. pabaigos, apie kurį paskelbė už transportą atsakinga komisarė A.-I. Vălean, visiškai nepašalina šio pažeidimo ir net nepatvirtina pagrindų ir argumentų, grindžiamų Sąjungos teisės normų aplinkos apsaugos srityje pažeidimu, pagrįstumo.

422 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

423 Pirma, dėl ESS 3 straipsnio 3 dalies, kuria remiasi Lietuvos Respublika, reikia pažymėti, kad, kaip savo išvados 566 punkte teigė generalinis advokatas, šioje nuostatoje yra išvardyti įvairūs Sąjungos pagrindiniai tikslai, bet nenustatyta jų hierarchija, todėl šių tikslų, kurie, be aplinkos apsaugos, be

kita ko, apima tvaraus vystymosi, pagrįsto subalansuotu ekonomikos augimu ir socialine ekonomika, kuria siekiama socialinės pažangos, užtikrinimą ir socialinės apsaugos skatinimą, įgyvendinimas turi būti Sąjungos ir valstybių narių politikos ir veiksmų rezultatas.

424 Taigi ši nuostata, kitaip nei specialios SESV nuostatos, kuriose sukonkretinami joje išvardyti bendrieji tikslai ir kuriomis reglamentuojama nagrinėjama sritis, negali būti vienas iš veiksnių, leidžiančių įvertinti antrinės teisės nuostatos atitiktį pirminei teisei (šiuo klausimu žr. 1992 m. kovo 11 d. Sprendimo *Compagnie commerciale de l'Ouest ir kt.*, C-78/90–C-83/90, EU:C:1992:118, 18 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

425 Antra, SESV 191 straipsnis, kuriuo taip pat remiasi Lietuvos Respublika, yra SESV trečiosios dalies XX antraštinėje dalyje, susijusioje su Sąjungos aplinkos politika. Reglamentas 2020/1054 buvo priimtas atsižvelgiant ne į šią politiką, o į bendrą transporto politiką, kuriai skirta SESV trečiosios dalies VI antraštinė dalis, visų pirma remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalimi; šis teisinis pagrindas pareikštuose ieškiniuose neginčijamas.

426 Pastaruoju klausimu taip pat reikia priminti, kad pagal teisėkūros procedūrą priimtas aktas, pavyzdžiui, Reglamentas 2020/1054, negali būti priskiriamas prie Sąjungos aplinkos politikos vien dėl to, kad jame turi būti atsižvelgta į aplinkos apsaugos reikalavimus (šiuo klausimu žr. 2021 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nyderlandai / Taryba ir Parlamentas*, C-733/19, EU:C:2021:272, 48 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

427 Darytina išvada, kad su Sąjungos aplinkos politika susijęs SESV 191 straipsnis neturi reikšmės nagrinėjant Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio teisėtumą.

428 Trečia, dėl SESV pirmosios dalies II antraštinės dalies, kurioje įtvirtintos bendrai taikomos nuostatos, 11 straipsnio reikia pažymėti, kad jame nurodyta, kad nustatant ir įgyvendinant Sąjungos politikos ir veiklos kryptis, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus.

429 Ketvirta, kiek tai susiję su Chartijos 37 straipsniu, jame numatyta, kad aukštas aplinkosaugos lygis ir aplinkos kokybės gerinimas turi būti integruotas į Sąjungos politiką ir užtikrintas pagal tvaraus vystymosi principus.

430 Šiuo klausimu iš su Chartija susijusių išaiškinimų matyti, kad šiame straipsnyje įtvirtintas principas iš esmės grindžiamas ESS 3 straipsnio 3 dalimi, taip pat SESV 11 ir 191 straipsniais (šiuo klausimu žr. 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Associazione Italia Nostra Onlus*, C-444/15, EU:C:2016:978, 62 punktą).

431 Penkta, dėl kitų antrinės teisės aktų, kuriais remiasi Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika, reikia priminti, kad, kiek tai susiję su įvairiais šio sprendimo 418 ir 419 punktuose nurodytais reglamentais ir direktyvomis, kuriais remiasi pastaroji valstybė narė, Sąjungos akto turinio teisėtumas negali būti nagrinėjamas atsižvelgiant į kitą tos pačios norminės galios Sąjungos aktą, nebent jis buvo priimtas taikant pastarąjį aktą arba viename iš tų aktų aiškiai numatyta, kad vienas yra viršesnis už kitą (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 119 punktą), o šiuo atveju taip nėra.

432 *A fortiori* tas pats pasakytina apie Žaliąjį kursą, kuriuo remiasi Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika ir kuris, priimant Reglamentą 2020/1054, buvo patvirtintas tik Komisijos komunikate, taip pat apie šio sprendimo 417 punkte minėtas 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos

susitikimo išvadas, kuriomis remiasi Lietuvos Respublika ir kurių tariamas „politinis“ poveikis Parlamento ir Tarybos teisėkūros įgaliojimams negali būti motyvas Teisingumo Teismui panaikinti minėto reglamento nuostatas (šiuo klausimu žr. 2018 m. birželio 21 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-5/16, EU:C:2018:483, 86 punktą).

433 Šiomis aplinkybėmis reikia tik išnagrinėti, ar, kaip iš esmės nurodo Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika, Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, pažeidė su aplinkos apsauga susijusius reikalavimus, kylančius iš su Chartijos 37 straipsniu siejamo SESV 11 straipsnio.

434 Šiuo klausimu, pirma, reikia konstatuoti, jog Lietuvos Respublika tik bendrai ir abstrakčiai tvirtina, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga neišvengiamai pakenks Sąjungos aplinkos politikai. Kaip matyti iš šio sprendimo 168–180 punktų, jos argumentai grindžiami klaidinga prielaida, kad vairuotojai būtinai turi, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, dažnai tam panaudodami sunkiasvores krovininės transporto priemones be krovinio. Darytina išvada, kad šiuos argumentus reikia atmesti.

435 Antra, beveik visi Lenkijos Respublikos pateikti argumentai yra susiję ne su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga, o su kitų aktų, sudarančių „Judumo paketą“, nuostatomis. Iš tiesų daugelis tyrimų ir kitų duomenų, kuriais ši valstybė narė remiasi šiuo klausimu, yra susiję su Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, numatyta pareiga dėl transporto priemonių grįžimo į atitinkamos transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje esantį veiklos centrą kas aštuonias savaites. Dėl pastarosios nuostatos pateikti atskiri ieškinių, pareikštų dėl Reglamento 2020/1055 bylose C-542/20, C-545/20, C-547/20, C-549/20–C-552/20 ir C-554/20, pagrindai. Tiek, kiek Lenkijos Respublikos pateikti argumentai nesusiję su Reglamento 2020/1054 nuostatomis, juos reikia atmesti kaip nereikšmingus.

436 Trečia, vis dėlto tiek, kiek Lenkijos Respublikos argumentai, grindžiami SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu, yra susiję būtent su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga, reikia pažymėti, viena vertus, kad SESV 11 straipsnis yra kompleksinio pobūdžio, o tai reiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas aplinkos apsaugos reikalavimus turi įtraukti į Sąjungos politikos krypčių ir veiksmų sritį, be kita ko, į bendrą transporto politiką, su kuria susijęs Reglamentas 2020/1054.

437 Kita vertus, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio teisėtumo kontrolė, kurią nagrinėjamu atveju Teisingumo Teismas turi vykdyti atsižvelgdamas į SESV 11 straipsnį, siejamą su Chartijos 37 straipsniu, yra susijusi su Sąjungos aktu, kuriuo, kaip matyti iš šio sprendimo 282 punkto, Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo užtikrinti įvairių esamų interesų ir tikslų pusiausvyra.

438 Šiomis aplinkybėmis, net jeigu Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga, vertinama atskirai, darytų didelį neigiamą poveikį aplinkai, siekiant nustatyti, ar turi būti konstatuotas SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimas, reikėtų atsižvelgti į kitus veiksmus, kurių Sąjungos teisės aktų leidėjas ėmėsi siekdamas apriboti neigiamą kelių transporto poveikį aplinkai ir įgyvendinti bendrą tikslą sumažinti išmetamų teršalų kiekį.

439 Nagrinėjamu atveju pateikdama argumentus, grindžiamus su Chartijos 37 straipsniu siejamo SESV 11 straipsnio pažeidimu, Lenkijos Respublika iš esmės teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio bus išmetamas papildomas CO2 ir teršalų kiekis, nes taikant jį padaugės sunkiasvorių krovininių transporto priemonių kelionių ilgais atstumais, dažnai be krovinio.

440 Taigi visi šie argumentai grindžiami prielaida, kad pagal šią nuostatą transporto priemonės privalo grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į vairuotojų gyvenamąją vietą, nors iki Reglamento 2020/1054 priėmimo tik nedidelis transporto priemonių skaičius grįždavo į vieną iš šių dviejų vietų.

441 Kaip matyti, be kita ko, iš šio sprendimo 170, 171, 236 ir 295 punktų, ši prielaida yra klaidinga.

442 Šiomis aplinkybėmis logiška, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 48) nebuvo nustatyta jokio poveikio aplinkai dėl Komisijos pasiūlyme dėl Darbo laiko reglamento numatytų priemonių.

443 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentus, grindžiamus SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu.

444 Taigi nei Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų dėl kitų Sąjungos teisės aktų, kurių tikslams aplinkos srityje tariamai buvo pakenkta priėmus Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį, nei įvairių Parlamento ir Tarybos nurodytų priemonių, kurių Sąjungos teisės aktų leidėjas ėmėsi kelių transporto sektoriuje, nereikia nagrinėti, siekiant įvertinti, kiek šis teisės aktų leidėjas atsižvelgė į bendrą tikslą sumažinti šiame sektoriuje išmetamų teršalų kiekį.

445 Vadinasi, Lietuvos Respublikos trečiąjį pagrindą ir Lenkijos Respublikos penktąjį pagrindą reikia atmesti.

446 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Lietuvos Respublikos (byla C-541/20), Bulgarijos Respublikos (byla C-543/20), Rumunijos (byla C-546/20) ir Lenkijos Respublikos (byla C-553/20) pareikštus ieškinius reikia atmesti tiek, kiek jais prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį.

3. Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio

447 Grįsdamos savo ieškinius dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio panaikinimo Bulgarijos Respublika (byla C-543/20), Rumunija (byla C-546/20) ir Vengrija (byla C-551/20), nelygu atvejis, iš esmės teigia, kad pažeisti:

– proporcingumo principas (Bulgarijos Respublikos ketvirtasis pagrindas, Rumunijos pirmojo pagrindo pirma dalis ir vienintelis Vengrijos pagrindas),

– vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai (Bulgarijos Respublikos penktojo pagrindo antra dalis ir Rumunijos trečiojo pagrindo pirma dalis),

– SESV nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas (Rumunijos pirmojo pagrindo pirma dalis, grindžiama proporcingumo principo pažeidimu), ir

– SESV 91 straipsnio 2 dalis ir 94 straipsnis (Rumunijos pirmojo pagrindo pirma dalis, grindžiama proporcingumo principo pažeidimu).

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

1) Šalių argumentai

448 Bulgarijos Respublikos ketvirtajame pagrinde, Rumunijos pirmojo pagrindo pirmoje dalyje ir Vengrijos vieninteliame pagrinde nurodyta, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų. Nors pateikdama savo vienintelį pagrindą Vengrija taip pat formaliai remiasi akivaizdžia vertinimo klaida, jos atitinkamais argumentais siekiama tik įrodyti šio principo pažeidimą.

449 Pirma, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija teigia, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio pažeidžiamas pats minėtas principas, nes, esant dabartinei Europos infrastruktūros būklei, draudimas normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje yra pareiga, kurios pernelyg sunku ar net neįmanoma laikytis. Atsižvelgiant į nepakankamą saugomų stovėjimo aikštelių ir netoli jų esančių tinkamų apgyvendinimo vietų skaičių, vairuotojai ir transporto įmonės dažnai susiduria su reikalavimais, kurių neįmanoma įvykdyti. Tokiomis aplinkybėmis ši priemonė negali būti įgyvendinta taip, kad būtų pasiekti užsibrėžti tikslai, o tai įrodo, kad ji akivaizdžiai netinkama. Be to, ši priemonė akivaizdžiai neproporcingai apsunkintų vairuotojus ir transporto įmones. Taigi, numatęs tokį praktiškai neįgyvendinamą reikalavimą, Sąjungos teisės aktų leidėjas padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

450 Bulgarijos Respublika ir Vengrija pažymi, kad jau poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 18) Komisija nurodė, jog Sąjungoje apskritai trūksta tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių. Tai, kad Sąjungoje nepakanka poilsio patalpų, taip pat matyti iš Komisijos paskelbto tyrimo („Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report“ (2019 m. vasario mėn. „Tyrimas dėl saugomų ir saugių stovėjimo vietų sunkvežimiams. Galutinė ataskaita“)) (toliau – 2019 m. tyrimas dėl stovėjimo vietų, p. 8 ir 18–20). Remiantis šiuo tyrimu, iš 300 000 stovėjimo vietų, skirtų sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms Sąjungoje, tik apie 47 000 yra iš dalies saugomos ir tik 7 000 yra sertifikuoto saugumo lygio. Kadangi vidutinis nakties stovėjimo vietų poreikis yra beveik 400 000 vietų, tai reikštų maždaug 100 000 vietų trūkumą, nes, be to, labai mažai esamų aikštelių užtikrinamas tinkamas saugumo ir patikimumo lygis. Iš to paties tyrimo taip pat matyti, kad tinkamos ir saugios stovėjimo vietos pasiskirsčiusios nevienodai, palyginti su Europos tranzito koridoriais, nes 7 000 sertifikuotų stovėjimo vietų yra tik tam tikrose valstybėse narėse. Beje, EESRK ir kelios valstybės narės per teisėkūros procedūrą atkreipė dėmesį į šią situaciją.

451 Nors stovėjimo aikštelių ir tinkamo būsto klausimai skiriasi, jie yra glaudžiai susiję tarpusavyje, nes vairuotojui tinka tik toks būstas, kuris yra netoli tinkamos ir saugios stovėjimo aikštelės, kurioje užtikrinamas jo krovinio saugumas. Ribotas tokių stovėjimo aikštelių skaičius dar labiau sumažina potencialių apgyvendinimo vietų, kuriomis vairuotojas galėtų naudotis, kad pasinaudotų kassavaitinio poilsio laikotarpiu, skaičių.

452 Bulgarijos Respublika taip pat pažymi, kad infrastruktūros nepakankamumą patvirtina tai, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 7 punktą Komisija privalo ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. pateikti Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų. Rumunija priduria, kad pagal tą patį straipsnį Komisija privalo paskelbti visų stovėjimo aikštelių sąrašą. Tačiau šiuo tikslu iki šiol nebuvo sukurta jokios interneto svetainės.

453 Rumunija taip pat teigia, kad siekdami laikytis Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio vairuotojai, vykstantys maršrutais, kuriuose nėra saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių, neturi kito pasirinkimo, tik naudotis nesaugomomis aikštelėmis ir palikti transporto priemones be priežiūros per savo poilsio tinkamame būste laikotarpį, taip patirdami riziką, kad transporto priemonė nukentės nuo nusikaltėlių. Pagal 1956 m. gegužės 19 d. Ženevoje pasirašytą Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) vežėjas atsako už visišką ar dalinį krovinio praradimą arba sugadinimą nuo krovinio priėmimo vežti iki pristatymo dienos ir už vėlavimą jį pristatyti. Taigi, esant dabartinei infrastruktūros būklei, priimtas teisėkūros sprendimas nepagerintų vairuotojų darbo sąlygų, bet, priešingai, galėtų padidinti vairuotojų nuovargį ir stresą, taip pat pavojų jų saugai, kroviniui ir transporto priemonei. Tuo pačiu klausimu Bulgarijos Respublika teigia, kad dėl saugomų stovėjimo aikštelių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms stokos Sąjungoje vežėjams padidėja vagysčių grėsmė ir kyla draudimo problemų.

454 Bulgarijos Respublika taip pat priduria, kad dėl negalėjimo laikytis draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje vairuotojams ir transporto įmonėms kyla rizika sulaukti sankcijų, dėl kurių gali būti prarasta gera reputacija, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1071/2009 6 straipsnį, taigi ir užkirstas kelias patekti į Sąjungos krovinių vežimo keliais rinką. Šiuo klausimu neturi reikšmės tai, kad šio draudimo pažeidimas neįtrauktas į sunkiausių Sąjungos taisyklių pažeidimų sąrašą.

455 Šiomis aplinkybėmis Rumunija ir Vengrija remiasi TEN-T reglamentu, visų pirma jo 38 straipsnio 3 dalimi ir 39 straipsnio 2 dalies c punktu, taip pat patikslintomis transeuropinio transporto tinklo plėtros gairėmis, paminėtomis Reglamento 2020/1054 19 konstatuojamojoje dalyje. Šios nuostatos taip pat įrodo nepakankamą dabartinės Europos infrastruktūros būklę.

456 Be to, Vengrija pažymi, kad Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio 3 ir 4 dalyse, įterptose Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 7 punktu, yra pakartotinių raginimų sukurti saugias ir saugomas stovėjimo aikšteles. Be to, priemonės dėl tokių saugių ir saugomų aikštelių sukūrimo galėtų sukelti pasekmių tik ateityje, tačiau nebuvo numatyta jokio tinkamo pereinamojo laikotarpio, o nagrinėjamas draudimas yra absoliutus. Bulgarijos Respublika taip pat ginčija tai, kad nėra pereinamojo laikotarpio, per kurį įsigaliotų nagrinėjama nuostata.

457 Paskui Bulgarijos Respublika teigia, kad valstybės narės neprivalo (bent iki tam tikros datos) užtikrinti pakankamai tinkamų apgyvendinimo vietų ir saugomų bei saugių stovėjimo aikštelių. Taigi valstybė narė gali būti skatinama nedidinti infrastruktūros skaičiaus, kad savo teritorijoje apribotų užsienio vežėjų teikiamas vežimo paslaugas.

458 Bulgarijos Respublika taip pat teigia, kad dėl draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis būnant transporto priemonėje transporto įmonės, kurių daugelis yra MVĮ, patiria didelių papildomų išlaidų, nes turi mokėti už tinkamą apgyvendinimą per vairuotojų kassavaitinio poilsio laikotarpį, kai jie būna toli nuo savo gyvenamosios vietos. Dėl to irgi atsiranda išlaidų, susijusių su lankstais ir važiavimu be krovinio, kurie pateisinami tik siekiu rasti tinkamą apgyvendinimą. Iš KPMG atlikto tyrimo („The Bulgarian haulage sector – Market study: An

impact assessment of Mobility Package I“ („Bulgarijos krovinių vežimo kelių transportu sektorius. Rinkos tyrimas: pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikio vertinimas“), paskelbto 2019 m. spalio 8 d. (p. 37), matyti, kad išlaidos, kurių dėl aptariamos priemonės turės patirti Bulgarijos transporto įmonės, vertinamos 143 mln. EUR. Rumunija taip pat priduria, kad ši priemonė yra akivaizdžiai netinkama atsižvelgiant į tikslą sumažinti transporto įmonėms tenkančią administracinę ir finansinę naštą.

459 Be to, Bulgarijos Respublika nurodo, kad sąvokos „tinkamas būstas“ aiškinimas gali lemti teisinį nesaugumą, o tai, kaip pripažįsta pati Komisija, gali sukelti taikymo problemų. Rumunija savo ruožtu teigia, kad skirtumai valstybėse narėse skiriant sankcijas už draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje pažeidimą, nurodyti poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 18), Reglamente 2020/1054 neišspręsti, todėl valstybės narės ir toliau taikys skirtingas sankcijas, ir taip tęsis teisinio nesaugumo situacija transporto įmonėms ir vairuotojams. Taigi šiuo požiūriu teisėkūros sprendimas taip pat netinkamas, nes jis prieštarauja Reglamento 2020/1054 tikslui suvienodinti taisyklių aiškinimą ir taikymą ir nuosekliai sudaryti palankesnes sąlygas tarpvalstybiniam socialinės teisės aktų taikymui.

460 Bulgarijos Respublika, Vengrija ir Rumunija taip pat išreiškia abejonių dėl 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Vaditrans* (C-102/16, EU:C:2017:1012; toliau – Sprendimas *Vaditrans*) svarbos. Kalbant konkrečiai, Vengrija ir Rumunija teigia, kad šis sprendimas neturi įtakos nagrinėjant pareikštus ieškinius, nes vykstant teismo procesui, per kurį buvo priimtas minėtas sprendimas, Teisingumo Teismui nebuvo pateikta jokių duomenų, susijusių su valstybėse narėse turimomis poilsio patalpomis, todėl jis į juos neatsižvelgė. Teisingumo Teismas nenagrinėjo proporcingumo klausimo ir nevertino nagrinėjamų teisės nuostatų taikymui reikšmingos aplinkybės, t. y. kad draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje dažnai neįmanoma taikyti praktiškai dėl to, kad valstybėse narėse nepakanka turimų poilsio patalpų. Teisingumo Teismas atsakė į klausimą dėl išaiškinimo, o nagrinėjamose bylose reikia nustatyti, ar, atsižvelgiant į turimą informaciją, teisės aktų leidėjas tinkamai pasinaudojo diskrecija ir laikėsi proporcingumo reikalavimo.

461 Rumunija taip pat pažymi, kad priėmus Sprendimą *Vaditrans* Reglamentas Nr. 561/2006 bet kuriuo atveju turi būti aiškinamas kaip draudžiantis praleisti normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį transporto priemonės kabinoje. Vis dėlto Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje yra ne tik įtvirtintas šis draudimas, bet ir pateikta papildomų paaiškinimų. Bulgarijos Respublika taip pat teigia, kad šiuo reglamentu ne tik vykdomas Sprendimas *Vaditrans*, į ji taip pat įtrauktas reikalavimas poilsio laikotarpiais naudotis lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos.

462 Galiausiai Bulgarijos Respublika ir Rumunija tvirtina, kad esama tinkamų alternatyvių priemonių, kurios yra mažiau varžančios. Taigi, pirma, pačios Komisijos nuomone, pateikta poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 46), reikia leisti vairuotojams pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu būnant transporto priemonėje, su sąlyga, kad tai bus laisvas vairuotojo pasirinkimas arba tai bus pateisinama atsižvelgiant į aplinkybes. Antra, kita priemonė galėtų būti leidžiančios nukrypti nuostatos numatymas tais atvejais, kai konkrečiame rajone aplink vairuotojo vietą trūksta tinkamo būsto. Trečia, kitas galimas alternatyvus požiūris, kaip siūlo ERK, būtų netaikyti draudimo normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje, jeigu poilsio laikotarpiu pasinaudojama tokioje vietoje, kur užtikrinamas pakankamas saugumo lygis ir yra tinkamos sanitarinės patalpos, o vairuotojo kabina atitinka specifikacijas, kurias nustatys Kelių transporto komitetas. Ketvirta, būtų galima nustatyti

pereinamąjį laikotarpį, kuriam pasibaigus Komisija konstatuotų, kad visoje Sąjungoje pakanka būstų, taip pat saugomų ir saugių stovėjimo aikštelių. Kartu su šiuo pereinamuoju laikotarpiu valstybėms narėms galėtų būti nustatyta pareiga užtikrinti, kad jos imtųsi reikiamų veiksmų tinkamai infrastruktūrai sukurti.

463 Be to, Rumunija ir Vengrija ginčija Sąjungos teisės aktų leidėjo atliktą draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje proporcingumo analizę.

464 Iš priimant Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį prieinamos informacijos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas žinojo apie dabartinę prastą Europos infrastruktūros būklę. Poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 18) nurodyta, kad stovėjimo aikštelių ir tinkamo būsto trūkumas skatina praktiką naudotis poilsio laiku transporto priemonės kabinoje. Šiame poveikio vertinime net pažymėta, kad dėl šios situacijos vairuotojai kabinoje turi geresnes poilsio sąlygas nei tuo atveju, kai pasirenka kitus įmanomus sprendimus. Šio trūkumo mastą Komisija taip pat pažymėjo 2019 m. tyrime dėl stovėjimo vietų. Maža to, Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio 3 ir 4 dalyse, iš dalies pakeistose Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 7 punktu, buvo pateikti pakartotiniai raginimai įrengti saugias ir saugomas stovėjimo aikšteles, o tai įrodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ginčijamą reikalavimą nustatė žinodamas, kad nepakanka tinkamos kokybės stovėjimo aikštelių.

465 Darytina išvada, kad neatsižvelgęs į esmines nagrinėjamos priemonės priėmimo aplinkybes ir neįvertinęs reikšmingų įrodymų Sąjungos teisės aktų leidėjas padarė akivaizdžią klaidą.

466 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

467 Savo argumentais Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija ginčija Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio atitiktį proporcingumo principui. Be to, kadangi Rumunija ir Vengrija ginčija tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo šios nuostatos proporcingumą, pirmiausia reikia nagrinėti šį argumentą.

i) Dėl to, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumą

468 Neginčijama, kad priimdamas Reglamentą 2020/1054 Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo poveikio vertinimą, susijusį, be kita ko, su naudojimusi normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonėje. Prie pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento pridėtoje poveikio vertinimo socialinėje dalyje buvo pažymėta, kad valstybių narių valdžios institucijos skirtingai aiškina Reglamento Nr. 561/2006 nuostatas dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių, taip pat, kad skiriasi nacionalinės teisės aktai ir praktika, susiję su galimybe pasinaudoti šiuo poilsio laiku būnant transporto priemonėje (1/2 dalis, p. 21, 23, 30, 31 ir 34). Šiame poveikio vertinime, atsižvelgiant į galimą sprendimą dėl tuo metu Teisingumo Teisme nagrinėtoje byloje *Vaditrans* pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą, taip pat buvo išsamiai išnagrinėta šį klausimą išaiškinanti priemonė (1/2 dalis, p. 41, 42, 45, 47, 51, 55, 56, 61, 63, 64 ir 70).

469 Tokiomis aplinkybėmis šio pasiūlymo 1 straipsnio 5 punkto c papunktyje buvo numatyta į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnį įterpti 8a dalį, kurioje įtvirtinta, kad normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais negalima naudotis būnant transporto priemonėje ir kad jais reikia naudotis darbdavio suteiktame arba apmokėtame tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos, arba vairuotojo gyvenamojoje ar kitoje jo pasirinktoje privačioje vietoje.

470 Vis dėlto savo argumentuose Rumunija ir Vengrija priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui dėl to, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatydamas draudimą normaliu ar kompensaciniu poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje jis neatsižvelgė į tinkamos apgyvendinimo infrastruktūros ir saugių bei saugomų stovėjimo aikštelių visoje Sąjungoje trūkumą, nors, kaip teigia šios valstybės narės, šie duomenys yra esminiai nagrinėjant draudimo proporcingumą.

471 Vis dėlto reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas draudimą normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje, buvo gerai informuotas apie šį trūkumą. Iš tiesų, kaip pažymi pačios Rumunija ir Vengrija, į šį trūkumą buvo aiškiai atkreiptas dėmesys per teisėkūros procedūrą ir poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 18, 23, 31 ir 34), taip pat 2019 m. tyrime dėl stovėjimo vietų.

472 Be to, priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas tinkamai atsižvelgė į šią aplinkybę. Iš tiesų, pirma, jis neuždraudė visais poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje, nes ir toliau leidžiama pasinaudoti transporto priemonėje pertraukomis, taip pat sutrumpintais kasdienio poilsio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Antra, atsižvelgdamas į pasiūlymą dėl Darbo laiko reglamento, kurį Komisija parengė remdamasi šiuo poveikio vertinimu, jis nusprendė, kad apgyvendinimo infrastruktūros ir stovėjimo aikštelių trūkumas nėra kliūtis uždrausti praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį būnant transporto priemonėje, nes yra alternatyvių vietų, kuriose vairuotojas gali pasinaudoti šiais poilsio laikotarpiais, visų pirma jo gyvenamoji vieta, kuri yra viena iš vietų, į kurias transporto įmonė vairuotojui, jeigu jis to pageidauja, turi leisti reguliariai grįžti, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites, kaip numatyta Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje.

473 Šiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjui negali būti priekaištaujama dėl to, kad nevisiškai atsižvelgė į duomenis, kurie yra esminiai nagrinėjant Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatyto draudimo proporcingumą.

474 Šiuo klausimu neturi reikšmės tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, remdamasis įvairiais turimais duomenimis, nepadarė išvados, kurią, Rumunijos ir Vengrijos nuomone, turėjo padaryti. Taigi argumentai, kuriuos pateikdamos šios valstybės narės priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui dėl to, kad jis Reglamentu 2020/1054 tinkamai nepašalino apgyvendinimo infrastruktūros ir stovėjimo aikštelių trūkumo, turi būti vertinami nagrinėjant paties Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio atitiktį iš proporcingumo principo kylantiems reikalavimams.

475 Vadinasi, reikia atmesti Rumunijos ir Vengrijos argumentus, grindžiamus tuo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo dėl draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje kylančių pasekmių.

ii) Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumo

476 Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalyje buvo numatyta, kad jei vairuotojas taip nusprendžia, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti pačioje transporto priemonėje, jeigu joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.

477 Nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d. Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčiu ši 8 straipsnio 8 dalis buvo pakeista numatant, kad normaliais arba kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, t. y. kitais, nei nurodyti toje ankstesnėje nuostatoje, vairuotojai negali naudotis transporto priemonėje, o turi jais naudotis lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos, ir patikslinant, kad visas būsto ne transporto priemonėje išlaidas turi padengti darbdavys.

478 Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčiu siekiamas tikslas, į kurį atsižvelgiant turi būti nagrinėjamas šios nuostatos proporcingumas, kaip matyti, be kita ko, iš šio reglamento 1, 2, 6, 8, 13 ir 36 konstatuojamųjų dalių, yra vairuotojų darbo sąlygų ir jų saugumo Sąjungos keliuose gerinimas, užtikrinant, kad vairuotojams būtų suteikiamas kokybiškas būstas tam, kad jie galėtų pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Šia nuostata siekiama ištaisyti aiškių taisyklių dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių nebuvimą. Kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 250 punkte, šis tikslas atitinka bendresnį minėtu reglamentu siekiamą tikslą užtikrinti, kad, kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, kelių transporto ūkio subjektams būtų sudarytos sąžiningos verslo sąlygos, nebūtų diskriminavimo ir būtų pritraukti kvalifikuoti darbuotojai.

479 Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija neginčija šių įvairių tikslų teisėtumo ir teigia, kad pats Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

480 Nustatant, ar šioje nuostatoje numatytas draudimas normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje atitinka proporcingumo principą, reikia išnagrinėti, ar ši priemonė yra tinkama siekiant šios nuostatos tikslo pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą keliuose, ar ja akivaizdžiai neviršijama tai, kas būtina šiam tikslui pasiekti, ir ar ji proporcinga, palyginti su minėtu tikslu.

– Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti

481 Pirma, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio tinkamumo šia nuostata siekiamam tikslui įgyvendinti iš karto reikia priminti, kad Sprendime *Vaditrans*, visų pirma jo 31–33 ir 48 punktuose, Teisingumo Teismas iš esmės nusprendė, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcija, galiojusi iki šio 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo, tam, kad ši dalis būtų veiksminga, atsižvelgiant į šio 8 straipsnio 6 dalį turėjo būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama naudotis normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje. Iš tiesų, kaip matyti iš šios 8 straipsnio 8 dalies formuluotės, pagal ją, jei laikomasi tam tikrų sąlygų, aiškiai leidžiama pasinaudoti transporto priemonėje tik sutrumpintais kasdienio poilsio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

482 Nurodęs, kad tokį aiškinimą patvirtina tai, kaip buvo keičiama minėta nuostata ir jos priėmimo aplinkybės, Teisingumo Teismas pabrėžė, kad tokiu aiškinimu buvo akivaizdžiai siekiama Reglamento Nr. 561/2006 tikslų – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir kelių eismo saugumą (Sprendimo *Vaditrans* 43 punktas).

483 Iš tiesų Teisingumo Teismas yra pažymėjęs, kad nors transporto priemonių ir kabinų konstrukcija gerokai pagerėjo, sunkvežimio kabina neatrodo esanti ta poilsio vieta, kuri pritaikyta poilsio laikotarpiams, ilgesniems nei kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai“, ir kad vairuotojai privalo turėti galimybę savo normalius kassavaitinio poilsio laikotarpius praleisti toje vietoje, kurioje užtikrinamos tinkamos ir proporcingos apgyvendinimo sąlygos (Sprendimo *Vaditrans* 44 punktas).

484 Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas yra pridūręs, kad jeigu Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalis turėtų būti aiškinama taip, kad normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais vairuotojas gali pasinaudoti būdamas savo transporto priemonėje, toks aiškinimas reikštų, kad vairuotojas galėtų visais poilsio laikotarpiais naudotis būdamas transporto priemonės kabinoje, t. y. vietoje, kurioje nėra tinkamų apgyvendinimo sąlygų, o taip nebūtų prisidedama prie šiuo reglamentu siekiamo tikslo – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas – įgyvendinimo (Sprendimo *Vaditrans* 45 punktas).

485 Darytina išvada, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatytas draudimas, kuriuo kodifikuotas Sprendime *Vaditrans* Teisingumo Teismo pateiktas išaiškinimas, yra tinkamas siekiant tikslo pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą keliuose.

486 Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos argumentai negali paneigti šios išvados.

487 Pirma, dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos teiginių, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis, palyginti su Teisingumo Teismo Sprendime *Vaditrans* išaiškinta Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalimi, yra išsamesnis, reikia pažymėti, kad Bulgarijos Respublika tik teigia, kad šio 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatyta pareiga normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis „lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos“, yra naujas reikalavimas, atsiradęs priėmus Reglamentą 2020/1054.

488 Tokiems argumentams negalima pritarti.

489 Iš tiesų visų pirma Sprendimo *Vaditrans* 44 ir 45 punktuose Teisingumo Teismas aiškiai nurodė, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcija, galiojusi iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo, turi būti aiškinama taip, kad normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu turi būti naudojamasi pritaikytame ir tinkamame būste, o tai bet kuriuo atveju reiškia, kad šio būsto miegamosios vietos ir sanitarinės patalpos turi tikti ir moterims, ir vyrams. Be to, pačioje tos nuostatos formuluotėje jau buvo aiškiai numatytas „kiekvienam vairuotojui <...> tinkamų miegojimo vietų“ reikalavimas.

490 Be to, Sprendimo *Vaditrans* 44 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad sunkvežimio kabina nėra ta poilsio vieta, kuri pritaikyta poilsio laikotarpiams, ilgesniems nei kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, nurodyti minėtoje nuostatoje; pagal Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio g ir h punktus jie, nelygu atvejis, atitinka poilsiui skirtus laiko tarpus nuo 3 valandų iki mažiau nei 45 valandų. Tai bet kuriuo atveju reiškia, kad mažiausiai

45 valandų trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojamas ankstesnis sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis, pagal šio reglamento 8 straipsnio 8 dalį taip pat nebuvo galima pasinaudoti būnant transporto priemonėje.

491 Galiausiai, kadangi ilgesniems poilsio laikotarpiams pritaikyta poilsio vieta, paminėta Teisingumo Teismo Sprendimo *Vaditrans* 44 punkte, turi būti pasirinkta vietoje sunkvežimio kabinos reguliariam kassavaitinio poilsio laikui praleisti, o ši kabina iš esmės suteikiama vairuotojui darbdavio sąskaita, būtų logiška manyti, kad bet kokią pritaikytą poilsio vietą, pasirenkamą vietoje sunkvežimio kabinos, taip pat turi suteikti darbdavys.

492 Taigi reikia konstatuoti, jog aplinkybė, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį, kodifikavo Sprendime *Vaditrans* pateiktą aiškinimą, patikslindamas tam tikrus jo aspektus, patvirtina šios nuostatos tinkamumą siekiamam tikslui įgyvendinti.

493 Antra, priešingai, nei nurodo Vengrija ir Rumunija, Sprendimas *Vaditrans* yra svarbus vertinant Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumą, nes, kaip ką tik buvo pažymėta, iš to sprendimo matyti, kad draudimas vairuotojui pasinaudoti normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje atsirado ne dėl to, kad įsigaliojo pastaroji nuostata, o kilo iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo momento. Šiuo klausimu neturi reikšmės tai, kad remiantis SESV 267 straipsniu priimtame Sprendime *Vaditrans* Teisingumo Teismas nenagrinėjo, ar proporcinga Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcija, galiojusi iki Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo momento, nes toje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nebuvo pateikęs atitinkamo prašymo.

494 Iš tiesų, jeigu Vengrija ir Rumunija manė, kad ankstesnė Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcija buvo negaliojanti arba kad galiojusi nuostata turėjo būti aiškinama kitaip, jos galėjo nurodyti tai, kaip numatyta Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje, per prejudicinio sprendimo priėmimo procesą byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Vaditrans*. Vis dėlto tokiems argumentams negalima pritarti, kai jais grindžiami pagrindai dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio panaikinimo.

495 Trečia, dėl Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos argumentų, susijusių su tuo, kad Sąjungos teritorijoje trūksta tinkamo būsto ir saugių bei saugomų stovėjimo aikštelių, iš karto reikia priminti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 471 punkte, šį trūkumą Komisija minėjo poveikio vertinimo socialinėje dalyje, o vėliau – 2019 m. tyrime dėl stovėjimo vietų. Beje, nei Parlamentas, nei Taryba neginčija saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių trūkumo.

496 Vis dėlto Reglamentu 2020/1054 siekiama pagerinti vairuotojų socialinę apsaugą, o kelių transporto ir stovėjimo aikštelių infrastruktūros gerinimas Sąjungoje iš esmės reglamentuojamas remiantis kitokiais teisiniais pagrindais pagal teisėkūros procedūrą priimtuose aktuose.

497 Konkrečiai kalbant, pagal Reglamento TEN-T, priimto remiantis SESV 172 straipsniu, pagal kurį reikalaujama, kad atitinkama valstybė narė pritartų gairėms ir bendrų interesų projektams, susijusiems su jos teritorija, 39 straipsnio 2 dalies c punktą numatyta įrengti poilsio aikšteles automagistralėse maždaug kas 100 km, atsižvelgiant į visuomenės, rinkos ir aplinkos poreikius, siekiant komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamu skaičiumi stovėjimo vietų ir užtikrinti tinkamą saugos ir saugumo lygį.

498 Be to, neginčijama, kad keliose Sąjungos teisės aktuose yra numatytos Sąjungos bendro finansavimo galimybės, skirtos tinkamos stovėjimo aikštelių infrastruktūros statybai paspartinti ir paskatinti. Tas pats pasakytina, be kita ko, apie 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013, p. 129), ir 2016 m. liepos 8 d. Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2016/1649, kuriuo papildomas Reglamentas Nr. 1316/2013 (OL L 247, 2014, p. 1), nustatantis transporto srities daugiamečių ir metinių darbo programų finansavimo prioritetus.

499 Vis dėlto Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatytas draudimo tinkamumo vertinimas negali būti atliekamas atsižvelgiant į tikslą, kurio šia priemone nesiekiama.

500 Atvirkščiai, reikia patikrinti, ar, kaip nurodo Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija, atsižvelgiant į tinkamo būsto ir saugių bei saugomų stovėjimo aikštelių trūkumą, draudimas normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje negali būti laikomas tinkama priemone siekiant tikslo pagerinti vairuotojų darbo sąlygas. Iš tiesų šios valstybės narės mano, kad dėl tokio trūkumo pernelyg sunku ar net neįmanoma laikytis šio draudimo, todėl jis gali sutrukdyti pasiekti šį tikslą, nes didės vairuotojų nuovargis ir stresas.

501 Taigi galimybė laikytis Reglamente Nr. 561/2006 numatytų taisyklių dėl poilsio laiko apskritai gali priklausyti, be kita ko, nuo to, ar yra tinkamų apgyvendinimo vietų ir stovėjimo aikštelių (šiuo klausimu žr. 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Danija (Maksimalus stovėjimo laikas)*, C-167/22, EU:C:2023:1020, 45 punktą).

502 Vis dėlto, kalbant, pirma, apie tinkamo būsto trūkumo įtaką Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio tinkamumui įgyvendinant juo siekiamą socialinės apsaugos tikslą, pirmiausia reikia pažymėti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 472 punkte, pagal šią nuostatą vairuotojams nedraudžiama visais poilsio laikotarpiais, nesvarbu kokiais, naudotis būnant transporto priemonėje, ji taikoma tik normaliems ar kompensaciniams kassavaitinio poilsio laikotarpiams. Joje numatytas draudimas nėra susijęs nei su pertraukomis, nei su sutrumpintais kasdienio poilsio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

503 Be to, poilsio laikotarpiai, kuriais pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį vairuotojams draudžiama naudotis transporto priemonėje, yra būtent tokie, kai transporto įmonės pagal šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktį privalo organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, kad atitinkamai ten pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį.

504 Priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija, norint pasinaudoti normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais nereikia nuolat turėti galimybę pasinaudoti kita apgyvendinimo vieta nei vairuotojų gyvenamoji vieta. Kaip matyti iš Reglamento 2020/1054 13 konstatuojamosios dalies, tik tuo atveju, jei vairuotojai nepasinaudoja turima teise normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis savo gyvenamojoje vietoje, pagal šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatytą reikalavimą jiems turi būti suteiktas lyčių požiūriu tinkamas būstas šiems poilsio laikotarpiams praleisti. Iš to matyti, kad šia nuostata, siejama su minėto reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, iš tikrųjų bent iš dalies gali būti ištaisytas tinkamo būsto trūkumas, kurį Komisija minėjo poveikio vertinimo socialinėje dalyje.

505 Galiausiai Reglamento 2020/1054 15 konstatuojamojoje dalyje iš tikrųjų nurodyta, kad vairuotojai turi teisę pasinaudoti normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais atitinkamame būste, kuris „gali“ būti greta stovėjimo aikštelės. Tuo atveju, kai vairuotojai nusprendžia negrįžti į vieną iš dviejų šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje nurodytų vietų, kad pasinaudotų poilsio laikotarpiu, jie, priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Vengrija, visiškai neprivalo pasirinkti tokio būsto greta stovėjimo aikštelės. Iš tiesų, nors pagal minėto reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunktį reikalaujama, kad vairuotojai šiuo poilsio laiku pasinaudotų „tinkamame būste“, pagal jį nereikalaujama, kad ši vieta būtų greta stovėjimo aikštelės. Negalima pagrįstai tikėtis, kad mažiausiai 45 valandų trukmės kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojas praleis greta tokios stovėjimo aikštelės. Nė viena iš šių valstybių narių netvirtina, kad Komisijos poveikio vertinimo socialinėje dalyje nustatytas infrastruktūros trūkumas yra susijęs su būstais, kurie nėra greta stovėjimo aikštelės, ir kad šie būstai yra netinkami.

506 Antra, dėl tariamos tinkamų stovėjimo aikštelių trūkumo įtakos tam, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis būtų tinkamas įgyvendinant juo siekiamą socialinės apsaugos tikslą, pirmiausia reikia pažymėti, kad šioje nuostatoje nenustatyta jokios pareigos dėl transporto priemonės stovėjimo vietos. Vairuotojas, naudodamasis normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, neprivalo palikti savo transporto priemonės sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms skirtoje stovėjimo aikštelėje.

507 Be to, kaip teisingai pažymėjo Taryba, panaikinus vairuotojams draudimą normaliais arba kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis transporto priemonėje nebūtų pašalintas saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių trūkumas, apie kurį kalbama poveikio vertinimo socialinėje dalyje, nes bet kuriuo atveju stovėjimo vieta būtų reikalinga tada, kai naudojamasi šiais poilsio laikotarpiais. Be to, toks panaikinimas tiek, kiek dėl jo sumažėtų vairuotojų galimybė pastačius transporto priemonę darbdavio veiklos centre pasinaudoti minėtais poilsio laikotarpiais savo gyvenamojoje vietoje, galėtų net pabloginti Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos nurodytą trūkumo situaciją, nes tokiu atveju vairuotojai labiau naudotųsi esamomis saugiomis ir saugomomis stovėjimo aikštėmis.

508 Galiausiai, kalbant apie tariamą krovinių vagystės riziką, dėl kurios sunku juos apdrausti, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio f–h punktus vairuotojai turi laisvai disponuoti savo kasdienio arba kassavaitinio poilsio laiku, todėl jie negali būti laikomi atsakingais už tokio krovinio priežiūrą, kai naudojasi poilsio laiku.

509 Bet kuriuo atveju ši rizika kyla ne dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatytos konkrečios priemonės, draudžiančios normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje, bet apskritai dėl saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių trūkumo; be to, reikia priminti, kad visais kitais poilsio laikotarpiais vairuotojams leidžiama naudotis stovinčioje transporto priemonėje.

510 Nors tiesa, kad, remiantis 2019 m. tyrimu dėl automobilių stovėjimo vietų, nuostoliai dėl krovinių vagystės Sąjungoje sudaro daugiau kaip 8,2 mlrd. EUR, iš šio tyrimo nematyti, kad šie nuostoliai kilo konkrečiai dėl vagysčių, įvykusių tuo metu, kai vairuotojai naudojosi normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu; pagal Reglamento
Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakciją, galiojusią iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo, naudotis poilsio laikotarpiu transporto priemonėje jau buvo draudžiama.

511 Šiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad normalaus ar kompensacinio kassavaitinio poilsio transporto priemonėje draudimas yra netinkama priemonė siekiant pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir eismo saugumą keliuose, motyvuojant tuo, kad jo įsigaliojimas nebuvo susietas su tinkamos apgyvendinimo ir stovėjimo aikštelių infrastruktūros įrengimu.

512 Be to, reikia pažymėti, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 7 punktu Sąjungos teisės aktų leidėjas į Reglamentą Nr. 561/2006 įterpė 8a straipsnį, kuriame, kaip matyti iš Reglamento 2020/1054 15, 17 ir 18 konstatuojamųjų dalių, yra įtvirtintos konkrečios nuostatos, skirtos aukštos kokybės stovėjimo aikštelių įrengimui skatinti, nustatant minimalius standartus ir gerinant prieigą prie informacijos apie esamus poilsio infrastruktūros objektus. Dėl tokių pagerinimų darbdaviui turėtų būti lengviau planuoti vairuotojo veiklą tam, kad šis galėtų nuvykti į tą stovėjimo aikštelę, kurią darbdavys laiko tinkama gabenamoms prekėms.

513 Visų pirma pagal Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio, įterpto Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 7 punktu, 2 dalį Komisijai suteikiami įgaliojimai nustatyti standartus, kuriais išsamiau apibrėžiamas stovėjimo aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygis, be kita ko, kiek tai susiję su moterims ir vyrams tinkamomis sanitarinėmis patalpomis, ir sertifikavimo procedūros. Be to, pagal to paties 8a straipsnio 1 dalį Komisija įpareigojama užtikrinti, kad informacija apie saugias ir saugomas stovėjimo aikšteles būtų lengviau prieinama vairuotojams, ir pateikti oficialioje interneto svetainėje, kuri reguliariai atnaujinama, sertifikuotų stovėjimo aikštelių sąrašą.

514 Vis dėlto Rumunijos nurodyta aplinkybė, kad Komisija nepaskelbė šio sąrašo, nors tam tikru atveju tai galėtų būti laikoma jos įsipareigojimų neįvykdymu, niekaip neįrodo, kad priimdamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas ėmėsi priemonės, kuri yra netinkama jo siekiamam tikslui įgyvendinti.

515 Be to, pagal Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio 4 dalį ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija turi pateikti Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių, taip pat dėl sertifikuotų saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių įrengimo.

516 Galiausiai Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje dar kartą nurodyta, kad pagal Reglamento TEN-T 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos įrengti stovėjimo aikšteles komerciniams naudotojams, o Reglamento 2020/1054 19 konstatuojamojoje dalyje, be kita ko, paminėta, kad, siekiant paspartinti ir paskatinti tinkamos stovėjimo aikštelių infrastruktūros statybą, svarbu sudaryti pakankamai Sąjungos bendro finansavimo galimybių.

517 Priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, tokie įpareigojimai ne tik neįrodo, kad šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunktis yra netinkamas įgyvendinant siekiamą tikslą, bet, priešingai, patvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ir toliau daug dėmesio skiria stovėjimo aikštelių trūkumo klausimui.

518 Bulgarijos Respublikos argumentą, kad nesuteikus valstybėms narėms termino tinkamai infrastruktūrai įrengti, kai kurios iš jų gali būti paskatintos nedidinti šios infrastruktūros objektų skaičiaus, kad apribotų kitose valstybėse narėse įsteigtų transporto įmonių paslaugų teikimą jų teritorijoje, reikia atmesti kaip spekuliatyvų, nes nėra jo pagrįstumą patvirtinančių įrodymų.

519 Taigi iš viso to, kas išdėstyta, matyti, jog tinkamo būsto ir saugių bei saugomų stovėjimo aikštelių Sąjungos teritorijoje trūkumas neįrodo, kad šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje įtvirtintas draudimas normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje yra netinkamas siekiant Reglamente 2020/1054 nustatyto tikslo.

520 Ketvirta, dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos argumentų, susijusių su tariamu teisiniu nesaugumu, kylančiu dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio aiškinimo ir taikymo, reikia pažymėti, kad šia nuostata Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė garantuoti vienodą draudimo pasinaudoti normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje taikymą ir atitinkamą pareigą naudotis šiais laikotarpiais tinkamame būste. Iš tiesų dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo momento, galėjo kilti neaiškumų, nes, kaip nurodyta poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 5, 18 ir 23), kompetentingos nacionalinės institucijos aiškino ir taikė šią nuostatą skirtingai.

521 Priešingai, nei teigia Bulgarijos Respublika, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio formuluotė „lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos“, nėra neaiški. Tai, kad šios formuluotės ribos yra pakankamai lanksčios, kad apimtų santykinai nemažai būstų, kuriuose vairuotojas gali pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, ne paneigia šios nuostatos tinkamumą ja siekiamam tikslui įgyvendinti, o atvirkščiai, kaip teisingai nurodė Parlamentas, jį patvirtina. Šiuo atžvilgiu Bulgarijos Respublikos teiginys, kad greičiausiai valstybės narės skirtingai aiškins minėtą nuostatą, yra spekuliatyvus, todėl vien dėl to jį reikia atmesti.

522 Dėl Rumunijos nurodyto pavojaus, kad pažeidus nagrinėjamą draudimą gali būti taikomos skirtingos nacionalinės teisės aktuose numatytos sankcijos, reikia pažymėti, kad Reglamentu 2020/1054 atitinkamų valstybių narių sankcijų sistema išties nėra suderinta. Vis dėlto tokio pavojaus tikimybę apriboja Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalyje, iš dalies pakeistoje Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 16 punktu, nustatyta valstybių narių pareiga numatyti, kaip tai pažymėta ir šio reglamento 23 konstatuojamojoje dalyje, veiksmingas ir proporcingas pažeidimo sunkumui, taip pat atgrasomąsias ir nediskriminacines sankcijas; be to, nė už vieną pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Taigi negalima teigti, kad dėl pavojaus, jog sankcijos gali skirtis, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis yra netinkamas jo siekiamam tikslui įgyvendinti.

– *Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio būtinumo*

523 Antra, dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio būtinumo ir konkrečiai dėl argumentų, susijusių su tuo, kad esama tariamai mažiau varžančių priemonių nei ta, kuri patvirtinta šioje nuostatoje, reikia pažymėti, kad Bulgarijos Respublika paprasčiausiai nurodo tam tikras priemones, kurių daugelis buvo aptartos per teisėkūros procedūrą, tačiau, pasibaigus tai procedūrai, galutinėje pagal teisėkūros procedūrą priimto akto redakcijoje Sąjungos teisės aktų leidėjas jų nepasirinko.

524 Šios valstybės narės numatytos priemonės, kuriomis visomis siekiama vienaip ar kitaip leisti pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonėje, paliekant vairuotojams galimybę laisvai rinktis, nebūtinai leistų pasiekti Sąjungos teisės aktų leidėjo siekiamą tikslą pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą keliuose, nes, jeigu jos būtų įgyvendintos, visais normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais vairuotojai galėtų reguliariai naudotis būdami transporto priemonėje. Iš tiesų, kadangi, kaip jau buvo

nurodyta šio sprendimo 174 punkte, vairuotojas laikytinas silpnesne darbo santykių su darbdaviu šalimi, dėl tokių priemonių kiltų pavojus, kad vairuotojo pasirinkimas nebus visiškai laisvas ir kad jam galėtų būti daromas spaudimas, siekiant, kad jis priimtų darbdavio interesus atitinkantį sprendimą. O jei būtų patvirtintos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiltų pavojus, kad vairuotojai normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleis netinkamoje vietoje ir dėl to sumažės jų socialinė apsauga.

525 Be to, nors, kaip pabrėžė Bulgarijos Respublika, poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 44–47) Komisija buvo numačiusi galimybę leisti vairuotojams normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje, su sąlyga, kad tai yra jų laisvas pasirinkimas arba pateisinama aplinkybėmis, toje pačioje poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 49) ji pažymėjo, kad dėl tokios galimybės, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad sunku patikrinti, ar vairuotojai pasirinko laisvai, galėtų padaugėti tyčinio piktnaudžiavimo atvejų, t. y. šiais poilsio laikotarpiais būtų tyčia ir sistemingai naudojamasi transporto priemonėje.

526 Šiomis aplinkybėmis, kiek tai susiję su Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos argumentais dėl transporto priemonių komforto, tiesa, kad Komisija poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 18), kuri buvo parengta prieš paskelbiant Sprendimą *Vaditrans*, pažymėjo, kad dažnai transporto priemonėse apgyvendinimo sąlygos yra geresnes nei prieinamos kitur.

527 Vis dėlto, pirma, toje pačioje poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 73–75) Komisija, palyginusi įvairių numatytų galimybių privalumus ir trūkumus, padarė išvadą, kad draudimas normaliu ar kompensaciniu poilsio laikotarpiu naudotis transporto priemonėje yra tinkamiausias būdas sumažinti vairuotojų stresą ir nuovargį, todėl tokį draudimą ji numatė pasiūlymo dėl Darbo laiko reglamento 1 straipsnio 5 punkto c papunktyje.

528 Antra, Sąjungos teisės aktų leidėjas, naudodamasis jam suteikta plačia diskrecija, galėjo manyti, kaip tai padarė Teisingumo Teismas Sprendimo *Vaditrans* 45 punkte, kad, siekiant įgyvendinti tikslą pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visais poilsio laikotarpiais negali būti naudojamasi transporto priemonės kabinoje, nes tokioje vietoje neužtikrinamos apgyvendinimo sąlygos, tinkamos labai ilgiems poilsio laikotarpiams praleisti.

529 Akivaizdu, kad Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos nurodyta priemonė, susijusi su pereinamojo laikotarpio nustatymu siekiant nukelti draudimo naudotis normaliais arba kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje įsigaliojimą, negali būti laikoma mažiau varžančia alternatyva. Iš tiesų priimant Reglamentą 2020/1054 toks draudimas jau galiojo, nes, kaip matyti iš Sprendimo *Vaditrans* 30, 31 ir 48 punktų, jis buvo nustatytas Reglamento Nr. 561/2006 redakcijos 8 straipsnio 8 dalyje, galiojusioje iki Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo. Šiomis aplinkybėmis, jei toks pereinamasis laikotarpis būtų nustatytas, minėto sprendimo galiojimas laiko atžvilgiu būtų apribotas, tačiau Teisingumo Teismas nenusprendė, jog taip elgtis būtina.

– *Dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio proporcingumo*

530 Trečia, kiek tai susiję su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje įtvirtinto draudimo proporcingumu, pirmiausia reikia priminti, koks svarbus, kaip nurodyta SESV preambulėje, yra „esminis siekis“ nuolat gerinti gyvenimo ir darbo sąlygas, į kurį Sąjungos teisės aktų leidėjas pagal SESV 9 ir 90 straipsnius turi visapusiškai atsižvelgti, kai įgyvendina savo įgaliojimus bendros transporto politikos srityje. Kaip Sprendime *Vaditrans* (44 ir 45 punktai) iš

esmės pažymėjo Teisingumo Teismas, sunkvežimio kabinoje nėra apgyvendinimo sąlygų, tinkamų ilgesniems poilsio laikotarpiams nei kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Taigi vairuotojai negali praleisti normalių ir kompensacinių kassavaitinio poilsio laikotarpių tokioje kabinoje taip, kad nebūtų pažeistas tikslas gerinti darbo sąlygas.

531 Be to, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį, kaip ir pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį, kurią jis iš dalies pakeitė, vairuotojams, kaip priminta šio sprendimo 472 ir 502 punktuose, draudžiama naudotis transporto priemonėje ne bet kokiais poilsio laikotarpiais, o tik normaliais arba kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Vairuotojai turi teisę naudotis transporto priemonėje visomis pertraukomis, taip pat sutrumpintais kasdienio poilsio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

532 Be to, pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies pirmos pastraipos b punktą, iš dalies pakeistą Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto a papunkčiu, normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais galima pasinaudoti tik kas dvi savaites, kaip jau buvo leidžiama pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies pirmos pastraipos antrą įtrauką, galiojusią iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo momento, o tai dar labiau apriboja draudimo normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis sunkvežimio kabinoje taikymo sritį.

533 Galiausiai Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto a papunkčiu Sąjungos teisės aktų leidėjas į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalį įterpė trečią pastraipą, pagal kurią, nukrypstant nuo šio 8 straipsnio 6 dalies pirmoje pastraipoje numatytos bendrosios taisyklės, tarptautinį krovinių vežimą vykdančiam vairuotojui, laikantis tam tikrų sąlygų, leidžiama už darbdavio įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais; jais galima pasinaudoti būnant transporto priemonėje, nes šiems poilsio laikotarpiams netaikomas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nustatytas draudimas. Nustatydamas tokią galimybę, kurios nebuvo Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalyje, galiojusioje iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo momento, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė suteikti daugiau lankstumo ilgais atstumais keliaujantiems vairuotojams ir leisti jiems per tris iš eilės einančias savaites pasinaudoti būnant transporto priemonėje visais poilsio laikotarpiais.

534 Šiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio kyla nepatogumų, kurie yra akivaizdžiai neproporcingi, palyginti su šia nuostata siekiamu tikslu.

535 Nė vienas iš Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Vengrijos pateiktų argumentų nepaneigia šių samprotavimų.

536 Pirma, dėl argumentų, susijusių su didelėmis papildomomis išlaidomis, kurių transporto įmonės, ypač MVĮ, patirtų įgyvendindamos Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį, pakanka priminti, kad draudimas normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje atsirado ne dėl to, kad įsigaliojo ši nuostata; kaip Sprendimo *Vaditrans* 30, 31 ir 48 punktuose iš esmės nusprendė Teisingumo Teismas, jis išplaukia iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo momento. Taigi didelių papildomų išlaidų negali atsirasti dėl paties šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio.

537 Be to, nors šiuo metu pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį darbdaviui iš tiesų yra aiškiai nustatyta pareiga padengti visas poilsio ne transporto priemonėje išlaidas, vis dėlto, kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 64), nemažai darbdavių

padengdavo tokias išlaidas dar prieš įsigaliojant šiam reglamentui. Be to, padengti išlaidas reikalaujama tik tuo atveju, jei vairuotojas nusprendžia pasinaudoti teise nesinaudoti darbdavio jam pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktį užtikrinama galimybe, nelygu atvejis, kas tris ar keturias savaites sugrįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, kad ten pradėtų arba praleistų normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį. Galiausiai ši pareiga padengti taikoma nepažeidžiant transporto įmonės teisės pastaruoju atveju pasirinkti būstą, kurio išlaidas ji padengs, arba tokio būsto rūšį, su sąlyga, kad šis būstas atitinka minėtos nuostatos reikalavimus.

538 Šiomis aplinkybėmis atrodo, kad šio sprendimo 458 punkte minėtame KPMG tyrime dėl Bulgarijos pateiktas vertinimas, pagal kurį išlaidos, kurių dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatytos priemonės turės patirti Bulgarijos vežėjai, sudarys 143 mln. EUR, negali būti laikomas įrodymu, nes grindžiamas klaidinga prielaida, kad šia nuostata nustatomas naujas draudimas ir vairuotojai įpareigojami sistemingai naudotis poilsio laikotarpiais už savo gyvenamosios vietos ribų, taip pat statyti savo transporto priemonę saugiose ir saugomose aikštelėse.

539 Antra, dėl argumentų, susijusių su sankcijų rizika ir transporto įmonės prarasta nepriekaištinga reputaciją, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1071/2009 6 straipsnį, pažymėtina, kad Bulgarijos Respublika negali teigti, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio neproporcingas pobūdis yra įrodytas, spekuliuodama veiksmų, kuriais pažeidžiamas pastarojoje nuostatoje numatytas draudimas, dažnumu. Remdamasi šio sprendimo 505 punkte nurodyta klaidinga prielaida, kad pagal minėtą nuostatą vairuotojai įpareigojami normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis būste, kuris yra greta stovėjimo aikštelės, ši valstybė narė, beje, klaidingai teigia, kad tokio draudimo neįmanoma laikytis.

540 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatytas draudimas normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje akivaizdžiai neviršija to, kas būtina šio draudimo siekiamam tikslui įgyvendinti.

541 Taigi Bulgarijos Respublikos ketvirtąjį pagrindą, Rumunijos pirmojo pagrindo pirmą dalį ir vienintelį Vengrijos pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo

1) Šalių argumentai

542 Bulgarijos Respublika penktojo pagrindo antroje dalyje, o Rumunija trečiojo pagrindo pirmoje dalyje teigia, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis neatitinka reikalavimų, kylančių iš SESV 18 straipsnyje įtvirtinto nediskriminavimo principo. Bulgarijos Respublika taip pat remiasi Chartijos 20 ir 21 straipsnių, ESS 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtinto valstybių narių lygybės principo ir, „jei Teisingumo Teismas mano, jog tai būtina“, taip pat SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu.

543 Šių dviejų valstybių narių teigimu, dėl draudimo normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje pažeidžiami vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai, jis nenaudingas tiek Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms, tiek tose įmonėse dirbantiems vairuotojams. Iš tiesų Sąjungos centrinėje

dalyje esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms ir jų vairuotojams daug lengviau paisyti minėto draudimo nei Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms ir jų vairuotojams. Be to, toje pačioje valstybėje narėje dėl aptariamo draudimo kitų valstybių narių vairuotojai būtų diskriminuojami, palyginti su vietos vairuotojais. Vežimo operacijas savo valstybėje narėje vykdantiems vietos vairuotojams jokios įtakos neturi tinkamo būsto ir saugių bei saugomų stovėjimo vietų stoka, nes jie gali apsistoti namuose, o sunkiasvores krovinines transporto priemones pastatyti darbdavio veiklos centre. Taip nėra Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse įsisteigusių transporto įmonių įdarbintų vairuotojų atveju, kurie, nesant tinkamo būsto ir saugių bei saugomų stovėjimo aikštelių, priversti nesilaikyti šio draudimo, ir dėl to padidėja transporto įmonių, kurių daugelis yra MVĮ, išlaidos.

544 [Ištaisyta 2024 m. gruodžio 19 d. nutartimi] Šiuo klausimu Rumunija priduria, jog Sąjungos teisės aktų leidėjo veiksmai yra juo labiau neproporcingi dėl to, kad valstybės narės skirtingai plėtoja stovėjimo ir apgyvendinimo objektų infrastruktūrą, be to, skiriasi atsižvelgiant į tai, ar jos yra Sąjungos pakraščiuose, ar netoli Sąjungos kelių transporto centro. Kadangi stovėjimo aikštelių tinklas tranzitinėse valstybėse narėse nepakankamai išplėtotas, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatyta pareiga iš esmės taikytina transporto įmonėms, įsisteigusioms Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse.

545 Be to, Rumunija mano, kad Reglamento 2020/1054 nuostatų poveikio transporto rinkai vertinimo negalima atlikti neatsižvelgiant į Reglamentą 2020/1055 ir Direktyvą 2020/1057, kurie taip pat yra Judumo paketo dalis. Taigi bendras šio dokumentų rinkinio vertinimas rodo Sąjungos teisės aktų leidėjo patvirtintų teisės nuostatų diskriminacinį pobūdį Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių nenaudai, kiek tai susiję su konkrečia galimybe teikti transporto paslaugas Sąjungoje. Iš tiesų, kadangi dėl ginčijamų „Judumo paketo“ priemonių atsiranda nemažai išlaidų ir jomis nustatomi brangiai kainuojantys įpareigojimai, taikytini visų pirma Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms, tų įmonių konkurencingumas *de facto* sumažėja iki nulio. Vairuotojų socialinė apsauga negali būti užtikrinta nesiėmus tinkamų priemonių, kuriomis transporto įmonės būtų skatinamos naudotis laisve teikti paslaugas.

546 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

547 Pirmiausia dėl priežasčių, jau nurodytų šio sprendimo 307 punkte, Bulgarijos Respublikos teiginį dėl SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimo reikia atmesti kaip nepriimtiną, nes ši valstybė narė tokiu pažeidimu remiasi tik „jei Teisingumo Teismas mano, jog tai būtina“, tačiau nepateikia konkrečių argumentų šiuo klausimu.

548 Taip pat dėl šių pagrindų ir argumentų pagrįstumo nagrinėjamu atveju neginčijama, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje įtvirtinta taisyklė, kiek ja transporto įmonėms nustatyta pareiga savo sąskaita užtikrinti, kad jų vairuotojai normaliais ar kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotųsi ne transporto priemonėje, o lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos, vienodai taikoma visiems atitinkamiems darbdaviams, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje jie įsisteigę, visiems atitinkamiems vairuotojams, neatsižvelgiant į jų pilietybę ir gyvenamosios vietos valstybę narę, ir visoms valstybėms narėms, todėl ja nesukuriama pagal Sąjungos teisę draudžiamos tiesioginės diskriminacijos.

549 Vadinasi, remiantis šio sprendimo 308–310 punktuose priminta jurisprudencija reikia išnagrinėti, ar Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjas skirtingoms situacijoms nepagrįstai taikė identišką taisyklę, atsižvelgiant, be kita ko, į šia nuostata siekiamą tikslą, todėl sukūrė ja netiesioginę diskriminaciją, draudžiamą pagal Sąjungos teisę, nes, kaip iš esmės teigia ieškinius pareiškusios valstybės narės, dėl savo pobūdžio ji gali daryti didesnį poveikį, kaip jos mano, „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusioms transporto įmonėms, šių įmonių ir šios valstybių narių grupės įdarbintiems vairuotojams.

550 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 478 punkte, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčiu siekiama gerinti vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą Sąjungos keliuose, užtikrinant, kad jiems būtų suteikiamas kokybiškas būstas tam, kad jie galėtų pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kaip matyti iš šio reglamento 8 ir 13 konstatuojamųjų dalių, visų pirma siekiant apsaugoti vairuotojus, kurie vykdo tarptautinio vežimo operacijas ilgais atstumais ir ilgus laikotarpius praleidžia toli nuo savo gyvenamosios vietos.

551 Reikia konstatuoti, kad visų Sąjungoje įdarbintų vairuotojų padėtis, kiek tai susiję su jų teise normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis kokybišku būstu, yra panaši. Iš tiesų visi šie vairuotojai, neatsižvelgiant į jų pilietybę ir valstybę narę, kurioje įsisteigęs jų darbdavys, turi turėti galimybę pasinaudoti šiuo poilsio laiku būste taip, kad jiems būtų užtikrintos geros darbo sąlygos ir garantuotas kelių eismo saugumas.

552 Pirma, dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos nurodytos tariamos diskriminacijos tarp tarptautinio krovinių vežimo operacijas vykdančių vairuotojų, įdarbintų tam tikrose valstybėse narėse, ir vidaus vežimo operacijas vykdančių vairuotojų, įdarbintų „Sąjungos centrinėje dalyje“ esančioje valstybėje narėje, reikia pažymėti, kad, be abejo, negalima atmesti prielaidos, jog Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis gali daryti didesnį poveikį vairuotojams, vykdantiems tarptautinį krovinių vežimą į valstybes nares, kurios geografiškai nutolusios nuo jų darbdavio įsisteigimo valstybės narės, nes, norint pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu savo gyvenamojoje vietoje, tokiems vairuotojams gali kilti daugiau sunkumų nei tos konkrečios vietovės ar šalies vairuotojams ir jiems didesnę neigiamą įtaką turi dabartinis tinkamos apgyvendinimo ir stovėjimo infrastruktūros trūkumas.

553 Vis dėlto toks skirtingas poveikis tarptautinius vežimus vykdantiems vairuotojams daromas dėl to, kad skiriasi šių vairuotojų atliekamų vežimo operacijų pobūdis, jis taip pat atsispindi SESV 91 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose. Iš tiesų dažniausiai tarptautinio vežimo, o ne vidaus vežimo operacijos, gali būti atliekamos toli nuo vairuotojų gyvenamosios ir jų darbdavio įsisteigimo vietos.

554 Šiuo klausimu, kaip savo išvados 433 punkte pažymėjo generalinis advokatas, jei, kaip teigia Bulgarijos Respublika ir Rumunija, tarptautinį vežimą vykdantiems vairuotojams būtų leista pasinaudoti normaliais arba kompensaciniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje, t. y. tokį ilgą poilsio laikotarpį praleisti nepritaikytoje vietoje, jie būtų dar labiau diskriminuojami, palyginti su nacionaliniais vairuotojais, kurie savo ruožtu gali lengviau pasinaudoti šiuo poilsio laikotarpiu savo gyvenamojoje vietoje.

555 Antra, dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos nurodytos tariamos „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių, vykdančių tarptautinio vežimo operacijas, ir jų įdarbintų vairuotojų diskriminacijos, palyginti su „Sąjungos centrinėje dalyje“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusiomis transporto įmonėmis, vykdančiomis tokias operacijas,

ir jų įdarbintais vairuotojais, reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 552 punkto, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis iš tiesų gali daryti didesnį poveikį toms transporto įmonėms (nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos įsisteigusios), kurios pagal pasirinktą ekonominės veiklos modelį didžiąją dalį ar net visas savo paslaugas teikia gavėjams, įsisteigusiems toli nuo pirmosios valstybės narės esančiose valstybėse narėse, ir kurių vairuotojai vežimo operacijas vykdo toli nuo savo gyvenamosios vietos.

556 Vis dėlto, kaip nurodyta šio sprendimo 321 punkte, atsižvelgiant į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pakoreguoti pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą, kad iš naujo suderintų esamus interesus, padidintų vairuotojų socialinę apsaugą, pakeisdamas jų darbdavių laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas, ir užtikrintų sąžiningą konkurenciją.

557 Kaip pažymėta šio sprendimo 322 punkte, Sąjungos teisės nuostata negali būti laikoma savaime prieštaraujančia vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principams vien dėl to, kad ji tam tikriems ūkio subjektams sukelia skirtingas pasekmes, kai ši situacija susijusi su skirtingomis veiklos sąlygomis, su kuriomis jie susiduria, be kita ko, dėl geografinės padėties, o ne dėl ginčijamos nuostatos nulemtos nelygybės prieš įstatymą.

558 Nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas būtent siekė užtikrinti, kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 282 punkte, naują pusiausvyrą tarp, viena vertus, vairuotojų intereso turėti geresnes darbo sąlygas ir, kita vertus, darbdavių intereso vykdyti vežimo veiklą sąžiningomis komercinėmis sąlygomis, kad kelių transporto sektorius būtų saugus, veiksmingas ir socialiai atsakingas.

559 Taigi Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje įtvirtintas draudimas nesukuria transporto įmonėms nevienodų sąlygų; atvirkščiai, kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 17, 18 ir 23), juo siekiama panaikinti nevienodą požiūrį, kurį anksčiau galėjo lemti skirtingų nacionalinių sankcijų sistemų taikymas valstybėse narėse dėl to, kad kompetentingos nacionalinės institucijos skirtingai aiškino ir taikė Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį. Iš tiesų siekdamas priimti aiškesnę suderinimo taisyklę ir užtikrinti vienodą draudimo normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis būnant transporto priemonėje taikymą Sąjungos teisės aktų leidėjas kodifikavo 8 straipsnio 8 dalies aiškinimą, kurį Teisingumo Teismas pateikė Sprendime *Vaditrans*.

560 Kaip teisingai pažymėjo Taryba, pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatytą suderinimo taisyklę teikiamos apsaugos labiausiai reikia būtent vairuotojams, kurių darbdaviai didžiąją dalį transporto paslaugų teikia gavėjams, įsisteigusiems toli nuo šių darbdavių įsisteigimo valstybės narės esančiose valstybėse narėse, ir kurie vežimo operacijas vykdo toli nuo savo gyvenamosios vietos, o tai bet kuriuo atveju įrodo, kad kriterijai, kuriais Sąjungos teisės aktų leidėjas grindė savo pasirinkimą, yra objektyvūs ir tinkami, kad būtų pasiektas šia nuostata siekiamas darbo sąlygų gerinimo tikslas.

561 Be to, kaip nurodyta šio sprendimo 533 punkte, siekdamas užtikrinti tinkamą įvairių esamų interesų pusiausvyrą ir įgyvendinti siekiamą socialinės apsaugos tikslą Sąjungos teisės aktų leidėjas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto a papunkčiu iš dalies pakeitė Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalį tam, kad išimties tvarka ir laikantis tam tikrų sąlygų tarptautinį krovinių vežimą vykdančiam vairuotojui už valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs jo darbdavys, ribų būtų galima pasinaudoti dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje.

562 Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu specialiai siekiama sušvelninti šio sprendimo 552 punkte nurodytus sunkumus, įpareigojant darbdavius organizuoti vairuotojų darbą taip, kad panorėję jie galėtų kas tris ar keturias savaites grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą.

563 Trečia, kiek tai susiję su Bulgarijos Respublikos nurodyta tariama diskriminacija tarp valstybių narių, prieštaraujančia ESS 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtintam jų lygybės prieš Sutartis principui, šios valstybės narės išsakytą kritiką reikia atmesti. Iš tiesų, net jei vienoms valstybėms narėms Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktis, nors ir taikomas vienodai, daro didesnį netiesioginį poveikį nei kitoms, Sąjungos teisės aktas, kuriuo siekiama suvienodinti valstybių narių teisės normas, jeigu vienodai taikomas visoms valstybėms narėms, negali būti laikomas diskriminaciniu, kaip nurodyta šio sprendimo 332 punkte primintoje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, nes toks suderinimo aktas neišvengiamai sukelia skirtingų pasekmių, atsižvelgiant į tai, kokie buvo ankstesni įvairių nacionalinės teisės sistemų aktai.

564 Tokiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, pažeisdamas šio sprendimo 313 ir 314 punktuose primintą jurisprudenciją, peržengė savo plačios diskrecijos ribas, kai priėmė Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį ir įgyvendino jam pagal SESV suteiktus įgaliojimus, siekdamas pagerinti visų Sąjungos vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą keliuose.

565 Galiausiai, kadangi pateikdama argumentus, grindžiamus vienodo požiūrio principo pažeidimu, Rumunija tvirtina, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčiu daromas neproporcingas poveikis „Sąjungos pakraščiuose“ įsisteigusioms transporto įmonėms, jos argumentai yra susiję, kaip pažymi pati ši valstybė narė, su proporcingumo principo pažeidimu. Taigi juos reikia atmesti dėl tų pačių priežasčių, kokios nurodytos šio sprendimo 481–540 punktuose.

566 Kaip matyti iš šio sprendimo 333 punkto, šių samprotavimų nepaneigia Rumunijos teiginys dėl bendro visų „Judėjimo dokumentų rinkinio“ nuostatų, dėl kurių ši valstybė narė yra pareiškusi ieškinius bylose C-546/20–C-548/20, diskriminacinio poveikio. Iš tiesų byloje C-546/20 Rumunija neįrodė, kad diskriminacija išplaukia iš Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio. Be to, šios valstybės narės priekaištai dėl Reglamento 2020/1055 ir Direktyvos 2020/1057 turi būti nagrinėjami atsižvelgiant į pagrindus ir argumentus, kuriuos ji nurodė grįsdama ieškinius bylose C-547/20 ir C-548/20 ir savo reikalavimus visiškai ar iš dalies panaikinti šiuos Sąjungos aktus.

567 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos penktojo pagrindo antrą dalį reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą, o Rumunijos trečiojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

c) Dėl SESV nuostatų, susijusių su laisve teikti paslaugas, pažeidimo

1) Šalių argumentai

568 Pirmojo pagrindo pirmoje dalyje, grindžiamoje proporcingumo principo pažeidimu, Rumunija nurodo, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio taip pat pažeidžiamos Sąjungos teisės nuostatos dėl laisvo transporto paslaugų teikimo vidaus rinkoje. Iš tiesų taikant draudimą praleisti normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį būnant transporto priemonėje ši laisvė būtų apribojama, kaip tai suprantama pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį, nes

vežimo maršrutai neribotam laikui apsiribotų maršrutais, kurie gali būti vykdomi per tokį terminą, per kurį vairuotojas neprivalo pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba kurie būtų nustatomi atsižvelgiant į saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių buvimą. Rumunija teigia, kad, esant tokiam apribojimui, dėl priemonės susiskaldys vidaus rinka, o dėl to sulėtės ESS 3 straipsnyje numatyto šios rinkos darnaus vystymosi tikslo, kuris taip pat yra vienas iš Komisijos poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 39) apibrėžtų tikslų, įgyvendinimas.

569 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

570 Reikia priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 352–358 punktų, pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį laisvei teikti transporto paslaugas taikoma ne SESV 56 straipsnyje nustatyta bendroji, o speciali tvarka, pagal kurią transporto įmonės turi teisę laisvai teikti paslaugas tik tiek, kiek ši teisė joms buvo suteikta pagal Sąjungos teisės aktų leidėjo priimtus antrinės teisės aktus, pavyzdžiui, pagal Reglamentą 2020/1054, remiantis SESV nuostatomis dėl bendros transporto politikos, visų pirma SESV 91 straipsnio 1 dalimi.

571 Kadangi vienintelis SESV 58 straipsnio 1 dalies tikslas yra pašalinti laisvą transporto paslaugų teikimą iš bendrųjų SESV nuostatų dėl laisvo paslaugų teikimo taikymo srities tam, kad jam būtų taikomos šios Sutarties trečiosios dalies VI antraštinės dalies specialios nuostatos, Sąjungos teisės aktų leidėjas, priešingai, nei teigia Rumunija, negalėjo pažeisti šio 58 straipsnio 1 dalies vien dėl to, kad pagal šią nuostatą priėmė transporto sektoriui taikytinas bendras taisykles, remdamasis šiomis specialiomis nuostatomis.

572 Kad ir kaip būtų, tiek, kiek Rumunija priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui dėl to, kad priėmęs Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį jis žengė žingsnį atgal, palyginti su Reglamentu Nr. 561/2006 įgyvendintu liberalizavimo procesu, jos argumentai yra nepagrįsti. Iš tiesų, kaip pažymėta, be kita ko, šio sprendimo 493 punkte, normalaus arba kompensacinio kassavaitinio poilsio transporto priemonėje draudimas atsirado ne dėl to, kad įsigaliojo ši nuostata; jis išplaukia iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki šio 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo, kurią Teisingumo Teismas išaiškino Sprendime *Vaditrans*.

573 Taip pat reikia pažymėti, kad pagal šio sprendimo 266 punkte primintą jurisprudenciją, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu valstybių narių teisės aktai tam tikroje Sąjungos veiklos srityje jau buvo suderinti, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pritaikyti šį aktą prie bet kokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgdamas į jam tenkančią pareigą užtikrinti SESV pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir į SESV preambulėje, 9 straipsnyje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje įtvirtintus bendrus Sąjungos tikslus, pavyzdžiui, darbo sąlygų gerinimą ir tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimą. Iš tiesų, esant tokiai situacijai, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali tinkamai vykdyti jam tenkančią pareigą užtikrinti bendrųjų interesų ir bendrų tikslų apsaugą, tik jeigu jam leidžiama pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos.

574 Darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia Rumunija, vien tai, kad tam tikroms transporto įmonėms gali tekti pakoreguoti tam tikrus savo vežimo maršrutus, kad atsižvelgiant į Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje siekiamą tikslą būtų pagerintos vairuotojų darbo sąlygos ir socialinė apsauga, jokiu būdu negali būti laikoma žingsniu atgal nustatant bendrą transporto politiką, dėl kurio pažeidžiama SESV 91 straipsnio 2 dalis.

575 Vadinasi, reikia atmesti kaip nepagrįstus Rumunijos pirmojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktus argumentus dėl SESV nuostatų, susijusių su laisve teikti paslaugas, pažeidimo.

d) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

576 Pirmojo pagrindo pirmoje dalyje, grindžiamoje proporcingumo principo pažeidimu, Rumunija taip pat nurodo, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio kyla didelė grėsmė transporto įmonių ir vairuotojų interesams ir taip pažeidžiami SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio reikalavimai.

577 Pirma, transporto įmonių, kurios paprastai turi MVĮ statusą, išlaidos, patiriamos dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio, gerokai viršytų būsto suteikimo vairuotojams išlaidas. Iš tiesų šios išlaidos taip pat apimtų maršrutų pokyčius atsižvelgiant į tai, ar yra tinkamų apgyvendinimo vietų ir stovėjimo aikštelių, didesnes draudimo įmokas dėl padidėjusios rizikos, susijusios su vežamų krovinių saugumu, poreikį vairuotojams nuvažiuoti papildomus atstumus, kad surastų tinkamą aikštelę, taip pat išlaidas, susijusias su vairuotojo nuvežimu iš stovėjimo aikštelės į apgyvendinimo vietą, kuri, atsižvelgiant į 2019 m. tyrime dėl stovėjimo vietų aprašytą situaciją, gali būti gana toli. Be to, sumažėtų transporto įmonių pajamos, nes infrastruktūros objektų trūkumas turėtų įtakos konkrečiai galimybei planuoti ilgesnes keliones ir saugiai vykdyti vežimą tam tikrais maršrutais.

578 Antra, kiek tai susiję su vairuotojais, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje numatyto draudimo normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje poveikis transporto įmonėms galėtų lemti darbo vietų praradimą ir būtinybę persikelti į Sąjungos centrinėje dalyje esančias valstybes nares. Be to, esant infrastruktūros objektų trūkumui, dėl šios nuostatos padidėtų vairuotojų nuovargis ir stresas.

579 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

580 Pirma, dėl Rumunijos argumentų, kad dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio vairuotojai gali prarasti darbo vietas ir persikelti į „Sąjungos centrinėje dalyje“ esančias valstybes nares, ir taip gali būti pažeisti SESV 91 straipsnio 2 dalies, pagal kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas, patvirtindamas su bendra transporto politika susijusias priemones, turi atsižvelgti į atvejus, kai šių priemonių taikymas gali turėti didelę įtaką gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui, reikalavimai, reikia konstatuoti, kad tokie argumentai, nesant jokių konkrečių jų pagrįstumą patvirtinančių įrodymų, yra spekuliatyvūs.

581 Tokiomis aplinkybėmis šiais argumentais, kalbant konkrečiai, negalima paneigti poveikio vertinimo socialinėje dalyje (1/2 dalis, p. 61) Komisijos padarytos išvados, kad priemonės, susijusios su darbo laiku ir kassavaitinio poilsio sąlygomis, turėtų daryti teigiamą poveikį vairuotojo profesijos patrauklumui, taigi ir darbo rinkos pasiūlai.

582 Bet kuriuo atveju, kaip matyti iš šio sprendimo 404 ir 405, taip pat 573 ir 574 punktų, vien tai, kad dėl pagal Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį vairuotojams užtikrinamos didesnės socialinės apsaugos tam tikros transporto įmonės gali patirti didesnių išlaidų, jokiu būdu negali būti laikoma iš SESV 91 straipsnio 2 dalies kylančių reikalavimų pažeidimu.

583 Antra, dėl Rumunijos argumento, jog pažeidžiant SESV 94 straipsnio reikalavimus dėl Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio transporto įmonės patirtų didelių papildomų išlaidų, pakanka priminti, kad pastaroji nuostata, pagal kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas, patvirtindamas priemonę, „susijusią su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis“, turi atsižvelgti į vežėjų ekonominę padėtį, šiuo atveju neturi reikšmės, nes šio 1 straipsnio 6 punkto c papunktyje nereglamentuojami krovinių ar keleivių vežimo įkainiai ar sąlygos; jame tik nustatytos sąlygos, kuriomis vairuotojai gali pasinaudoti normaliu ar kompensaciniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

584 Bet kuriuo atveju, kaip jau buvo pažymėta šio sprendimo 536 punkte, papildomų transporto įmonių išlaidų negali atsirasti dėl šios nuostatos, nes ja tik kodifikuojama esama teisė, išplaukianti, kaip matyti iš Sprendimo *Vaditrans* 30, 31 ir 48 punktų, taip pat iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo momento.

585 Taigi reikia atmesti kaip nepagrįstus Rumunijos pirmojo pagrindo pirmoje dalyje, grindžiamoje proporcingumo principo pažeidimu, nurodytus argumentus dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo.

586 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Bulgarijos Respublikos (byla C-543/20), Rumunijos (byla C-546/20) ir Vengrijos (byla C-551/20) pareikštus ieškinius reikia atmesti tiek, kiek jais prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunktį.

4. Dėl Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto

587 Grįsdama ieškinyje (byla C-551/20) pateiktą reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktą Vengrija nurodo tris pagrindus, grindžiamus proporcingumo principo (pirmasis), teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principų (antrasis), taip pat SESV 151 straipsnio antros pastraipos (trečiasis) pažeidimu.

a) Pirminės pastabos

588 Siekiant išnagrinėti šiuos pagrindus, reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalį, siejamą su Įgyvendinimo reglamento 2016/799 6 straipsnio trečia pastraipa, naujai įregistruotose transporto priemonėse, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, per penkiolika metų nuo šio Įgyvendinimo reglamento IC priede nustatytos tvarkos, susijusios su pirmosios kartos tachografais, įsigaliojimo dienos, t. y. nuo 2019 m. birželio 15 d., turėjo būti įrengti išmanieji tachografai, kaip nustatyta Reglamento Nr. 165/2014 8–11 straipsniuose. Darytina išvada, kad šie tachografai turėjo būti įrengti iki 2034 m. birželio 15 d.

589 [Ištaisyta 2025 m. kovo 12 d. nutartimi] Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktu ir 8 punkto a papunkčiu, kuriais atitinkamai iš dalies pakeistos Reglamento Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalis ir 11 straipsnio pirma pastraipa, Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė palaipsniui taikomą V2 tachografų įdiegimo pereinamuoju laikotarpiu sistemą. Taigi, viena vertus, šio pereinamojo

laikotarpio pradžia priklauso nuo Komisijos įgyvendinimo reglamente 2021/1228, įsigaliojusiame 2021 m. rugpjūčio 19 d., nustatytų šių tachografų specifikacijų įsigaliojimo datos. Kita vertus, minėto pereinamojo laikotarpio trukmė priklauso nuo transporto priemonėje jau įrengto tachografo tipo.

590 [Ištaisyta 2025 m. kovo 12 d. nutartimi] Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad nors transporto priemonėse, kuriose įrengtas analoginis arba skaitmeninis tachografas, V2 tachografas turi būti sumontuotas ne vėliau kaip per trejus metus nuo tų metų, kuriais įsigaliojo specifikacijos, pabaigos, t. y. ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d., transporto priemonėse, kuriose įrengtas pirmosios kartos tachografas, V2 tachografas turi būti sumontuotas ne vėliau kaip per ketverius metus nuo šių specifikacijų įsigaliojimo, t. y. ne vėliau kaip 2025 m. rugpjūčio 19 d.

591 Darytina išvada, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas V2 tachografų įrengimo galutinę datą paankstino atitinkamai devyneriais su puse arba devyneriais metais.

592 Atsižvelgiant būtent į šias pirmines pastabas reikia nagrinėti Vengrijos nurodytus pagrindus.

b) Dėl akivaizdžios vertinimo klaidos buvimo ir proporcingumo principo pažeidimo

1) Šalių argumentai

593 Pirmajame pagrinde Vengrija nurodo, kad priėmęs Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė proporcingumo principą ir padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, nes neįvertino ekonominių pasekmių, kurių kils labai paankstinus V2 tachografų įrengimo terminą.

594 Kadangi šios nuostatos nebuvo pasiūlyme dėl Darbo laiko reglamento, poveikio vertinimo šiuo klausimu nebuvo atlikta. Tachografų V2 įrengimo termino pakeitimas į galutinį Reglamento 2020/1054 tekstą buvo įtrauktas Parlamento ir Tarybos susitarimu, šioms institucijoms taip pat neatlikus jokio poveikio vertinimo. Vis dėlto poveikio vertinimo galima neatlikti tik tada, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas turi pakankamai informacijos, leidžiančios jam įvertinti priimtos priemonės proporcingumą. O Vengrija tvirtina nežinojusi nei apie tokios informacijos buvimą, nei apie šio teisės aktų leidėjo atliktą vertinimą. Nors per du 2018 m. vasario ir kovo mėn. atliktus tyrimus buvo įvertintos šios naujos technologijos reikalavimų laikymosi išlaidos, juose nebuvo aiškiai išnagrinėtas tokių išlaidų proporcingumo klausimas, nors antrajame iš šių tyrimų buvo užsiminta apie neproporcingumo galimybę.

595 Iš to taip pat matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė Tarpinstitucinį susitarimą. Iš tiesų, kadangi Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktas yra Komisijos pasiūlymo „esminis pakeitimas“, kaip tai suprantama pagal šio susitarimo 15 punktą, buvo pagrįsta atlikti papildomą poveikio vertinimą arba pagal minėto susitarimo 16 punktą įpareigoti Komisiją jį atlikti. Šiuo klausimu Vengrija pažymi, kad tuo atveju, kai Sąjungos institucijos nustato taisykles, kuriomis apribojama jų pačių diskrecija, jos turi laikytis savo nustatytų orientacinių taisyklių.

596 Parlamentas ir Taryba mano, kad šis pagrindas nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

597 Šiame pagrinde Vengrija Sąjungos teisės aktų leidėjui iš esmės priekaištauja dėl to, kad neišnagrinėjo Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto proporcingumo, nes tachografų V2 įrengimo galutinę datą paankstino prieš tai neatlikęs poveikio vertinimo ir neturėdamas informacijos, leidžiančios įvertinti šios priemonės proporcingumą.

598 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš šio reglamento 27 konstatuojamosios dalies, Sąjungos teisės aktų leidėjas manė, kad dėl socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumo, spartaus naujų technologijų plėtojimo, skaitmeninimo visoje Sąjungos ekonomikoje ir poreikio užtikrinti vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėms reikia sutrumpinti išmaniųjų tachografų sumontavimui registruotose transporto priemonėse taikomą pereinamąjį laikotarpį, nes dėl išmaniųjų tachografų turėtų būti paprasčiau atlikti kontrolę, o nacionalinėms institucijoms – lengviau atlikti savo darbą.

599 Neginčijama, kad toks išmaniųjų tachografų įrengimo galutinės datos paankstinimas, kurį per teisėkūros procedūrą pasiūlė EESRK ir ERK, nebuvo nagrinėtas poveikio vertinimo socialinėje dalyje, todėl Komisija jo nenumatė savo pasiūlyme dėl Darbo laiko reglamento. Visų pirma Reglamento 2020/1054 4 konstatuojamojoje dalyje paminėtas socialinės teisės aktų *ex post* vertinimas, kuriuo remiantis atliktas šis poveikio vertinimas, nebuvo susijęs su Reglamentu Nr. 165/2014.

600 Vis dėlto iš šio sprendimo 220–226 punktuose primintos jurisprudencijos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, vertindamas savo priimamų priemonių proporcingumą, gali atsižvelgti ne tik į poveikio vertinimą, bet ir į bet kurį kitą informacijos šaltinį.

601 Šiomis aplinkybėmis reikia išnagrinėti, ar Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto priėmimo momentu Parlamentas ir Taryba iš kitų informacijos šaltinių nei poveikio vertinimo socialinė dalis turėjo pakankamai duomenų, kad galėtų įvertinti V2 tachografų įrengimo galutinės datos paankstinimo proporcingumą.

602 Šiuo klausimu iš Teisingumo Teismui pateiktos informacijos matyti, kad 2018 m. vasario mėn. Parlamentas paskelbė tyrimo (EPRS): *Retrofitting smart tachographs by 2020: Costs and benefits* („Naujų išmaniųjų tachografų įrengimas iki 2020 m.: sąnaudos ir nauda“, 2018 m. vasario 2 d.), kurio tikslas buvo įvertinti išmaniųjų tachografų įrengimo iki 2020 m. sausio mėn. sąnaudas ir naudą tarptautinius pervežimus vykdančioms sunkiasvorėms transporto priemonėms, galutinę ataskaitą. Neginčijama, kad atliekant tyrimą, be kita ko, buvo išsamiai išanalizuotos sąnaudos ir gaunama nauda, taip pat padaryta išvada, jog naujų išmaniųjų tachografų įrengimo, kuris galėtų būti atliktas tik po 2020 m., ilgalaikė nauda būtų didesnė už įvairias išlaidas, kurių trumpuoju laikotarpiu patirtų pagrindiniai transporto rinkoje veiklą vykdantys ūkio subjektai.

603 Taip pat neginčijama, kad 2018 m. kovo mėn. Komisija paskelbė kito tyrimo (Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, *Study regarding measures fostering the implementation of the smart Tachograph* („Tyrimas dėl išmaniųjų tachografų diegimo skatinimo priemonių“), *the final report, March 2018*) dėl priemonių, kuriomis skatinamas išmaniųjų tachografų diegimas, galutinę ataskaitą. Neginčijama, kad šio tyrimo tikslas buvo išnagrinėti įvairias strategines galimybes dėl išmaniųjų tachografų įrengimo paspartinimo 2023–2027 m., įvertinant ekonomines ir socialines pasekmes, taip pat poveikį kelių eismo saugumui ir vidaus rinkai, kurių kiltų priėmus politinius sprendimus, pagal kuriuos reikalaujama, kad iki 2019 m. birželio mėn. įregistruotos transporto

priemonės atitiktų reikalavimus; tai buvo daroma siekiant nustatyti tinkamiausią galimybę. Per šį tyrimą taip pat buvo išsamiai išanalizuotos šių transporto įmonėms ir nacionalinėms valdžios institucijoms kylančių pasekmių sąnaudos ir nauda.

604 Iš šių dviejų tyrimų turinio matyti, kad juose buvo pateikti pagrindiniai duomenys apie išlaidas, susijusias su V2 tachografų įrengimo galutinės datos paankstinimu, tai, beje, dublike aiškiai pripažino Vengrija.

605 Darytina išvada, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, vėliau priimdamas tokią priemonę numatantį Reglamentą 2020/1054, turėjo pakankamai informacijos, leidžiančios jam įvertinti minėtos priemonės poveikį tarptautinių vežėjų padėčiai ir pagrįsti savo pasirinkimą paankstinti galutinę datą, pasinaudojant turima plačia diskrecija.

606 Šių argumentų nepaneigia Vengrijos nurodyta aplinkybė, kad per šiuos du tyrimus nebuvo specialiai nagrinėjamas klausimas, ar tokia priemonė, kaip V2 tachografų įrengimo galutinės datos paankstinimas, atitinka proporcingumo principą.

607 Iš tiesų minėtose tyrimuose buvo pateikti svarbūs objektyvūs duomenys apie su šios galutinės datos paankstinimu susijusias išlaidas, t. y. duomenys, kurie leido Sąjungos teisės aktų leidėjui įvertinti tokio paankstinimo ekonomines pasekmes atitinkamiems ūkio subjektams, turint omenyje, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 222 ir 223 punktuose primintos jurisprudencijos ir Tarpinstitucinio susitarimo 12 punkto, jis vienintelis, pasinaudodamas šiuo klausimu turima plačia diskrecija, turi palyginti įvairius esamus interesus.

608 Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 220 punkte primintos jurisprudencijos, pagrindinių duomenų, į kuriuos atsižvelgiama priimant priemonę, pateikimo forma neturi reikšmės. Taigi negalima reikalauti, kad šie pagrindiniai duomenys būtų pateikti atliekant proporcingumo vertinimą.

609 Vadinasi, Vengrijos nurodytą pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

c) Dėl teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimo

1) Šalių argumentai

610 Antrajame pagrinde Vengrija teigia, kad dėl paankstinto V2 tachografų įrengimo termino pažeidžiami ūkio subjektų teisėti lūkesčiai, taigi ir teisinio saugumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principai. Iš tiesų pagal Reglamento Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalį ūkio subjektai galėjo pagrįstai manyti, kad nuo šios nuostatos įgyvendinimo taisyklių priėmimo dienos turi penkiolikos metų terminą, kad įvykdytų įpareigojimus, susijusius su išmaniųjų tachografų įrengimu. Taigi ūkio subjektai turėjo lūkestį, kad esama padėtis bus išlaikyta. Iš tiesų Sąjungos teisės aktų leidėjas, naudodamasis diskrecija, pats nustatė terminą, kuriuo jie galėjo pagrįsti savo ekonominius sprendimus. Vengrijoje dėl paankstintų terminų įpareigojimas įrengti V2 tachografus būtų susijęs su 60 % automobilių parko, o vieneto kaina būtų maždaug 2 000 EUR.

611 Kadangi teisės aktų leidėjas priėmė Reglamentą 2020/1054 2020 m. liepos 15 d., būtent nuo to momento buvo galima tiksliai žinoti naują pareigos atitikti reikalavimus įvykdymo datą. Vadinasi, tik ši data, o ne tyrimų, kuriuose šis klausimas buvo pirmą kartą nagrinėtas, paskelbimo data galėtų reikšti laikotarpio, skirtą ūkio subjektams prisitaikyti, pradžios momentą. Net jei ūkio subjektai būtų susipažinę su šiais tyrimais, jie nebūtų galėję tiksliai žinoti, koks sprendimas bus pasirinktas.

612 Nors tarptautiniam vežimui naudojamos transporto priemonės iš tiesų atnaujinamos kas trejus–penkerius metus, pačiame 2018 m. kovo mėn. tyrime, minėtame šio sprendimo 603 punkte, nurodyta, kad naudotų transporto priemonių rinkoje pakeistoms transporto priemonėms surandami nauji savininkai. Neatmestina galimybė, kad tarptautinį vežimą vykdanti įmonė įsigys naudotą transporto priemonę arba keis transporto priemones, nelaikydama minėto periodiškumo. Iš tikrųjų nemažai tarptautinio transporto rinkoje veiklą vykdančių MVĮ galėtų turėti pakankamai ribotus finansinius išteklius.

613 Nė vienas iš Reglamento 2020/1054 27 konstatuojamojoje dalyje nurodytų privalomųjų bendrojo intereso pagrindų nepateisina V2 tachografų įrengimo terminų pakeitimo. Pirma, socialinės apsaugos taisyklių taikymo atsižvelgiant į sąnaudas kontrolės veiksmingumas faktiškai nebuvo išnagrinėtas vykstant teisėkūros procesui. Antra, spartus naujų technologijų vystymasis ir skaitmeninimas visoje ekonomikoje nėra privalomieji bendrojo intereso pagrindai, galintys pateisinti ūkio subjektų teisėtų lūkesčių pažeidimą. Be to, V2 tachografai dar nėra sukurti ir jų pateikimo rinkai data nežinoma. Trečia, dėl būtinybės užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas transporto įmonėms reikia pažymėti, kad sunku suprasti priežastį, dėl kurios ši pareiga netaikoma trečiosiose šalyse įsisteigusioms tarptautinį transportą vykdančioms įmonėms. Iš tiesų Europos šalių susitarime dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (toliau – AETR susitarimas) numatytas reikalavimas įrengti skaitmeninius tachografus.

614 Parlamentas ir Taryba mano, kad šis pagrindas nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

615 Kaip priminta šio sprendimo 162 punkte, teisinio saugumo principas nenumato pareigos palikti teisinę tvarką nepakeistą, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas, naudodamasis diskrecija, gali laisvai keisti esamą teisėkūros situaciją.

616 Dėl teisėtų lūkesčių apsaugos principo reikia priminti, kad teisę remtis šiuo principu, kaip kylančią iš teisinio saugumo principo, turi visi asmenys, kurių padėtis tokia, kad matyti, jog Sąjungos institucija jiems sukėlė pagrįstų lūkesčių. Garantijomis, galinčiomis sukelti tokių lūkesčių, laikoma bet kokia forma pateikta tiksli, nesąlygiška, neprieštaringa informacija, suteikiama iš leidžiamų ir patikimų šaltinių. Kita vertus, niekas negali remtis šio principo pažeidimu, jei institucija jam nesuteikė konkrečių garantijų. Be to, jei atsargus ir nuovokus ūkio subjektas gali numatyti, kad bus priimta Sąjungos priemonė, galinti paveikti jo interesus, jis negali remtis šiuo principu priėmus tą priemonę (2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba*, C-482/17, EU:C:2019:1035, 153 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

617 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog ūkio subjektas negali turėti teisėtų lūkesčių, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas visai nepakeis esamos padėties, ir gali ginčyti tik tokio pakeitimo įgyvendinimo tvarką (šiuo klausimu žr. 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Global Starnet*, C-322/16, EU:C:2017:985, 47 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

618 Be to, pagal suformuotą jurisprudenciją teisėtų lūkesčių apsaugos principo taikymo sritis negali būti taip išplėsta, kad iš esmės neleistų taikyti naujos teisės normos būsimoms situacijų, susiklosčiusių galiojant ankstesnei normai, pasekmėms (2022 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *Ministerstvo životního prostředí (Papūgos Ara hyacinthe)*, C-659/20, EU:C:2022:642, 69 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija), be kita ko, tose srityse, kurių dalykas turi būti nuolat

pritaikomas prie besikeičiančių ekonominių aplinkybių (šiuo klausimu žr. 2023 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Kapniki A. Michailidis*, C-99/22, EU:C:2023:382, 29 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

619 Atsižvelgiant į šią jurisprudenciją visų pirma reikia pažymėti, jog vien to, kad iki Reglamento 2020/1054 įsigaliojimo momento galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalyje ir 11 straipsnio pirmoje pastraipoje buvo numatyta kitokia išmaniųjų tachografų įrengimo data nei ta, kuri galiausiai buvo nustatyta šio reglamento 2 straipsnio 2 punkte ir 8 punkto a papunktyje, nepakanka, kad būtų įrodyta grėsmė teisiniam saugumui ar teisėtiems lūkesčiams ir konkrečių garantijų, galinčių sukelti pagrįstų lūkesčių, kad šiuo klausimu Sąjungos teisės normos liks nepakitusios, pažeidimas. Tai juo labiau pasakytina apie pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą dėl, kaip šioje byloje, įrangos, kuriai gali turėti įtakos sparti naujų technologijų plėtra, įdiegimo, taigi aktą, kurį gali prireikti nuolat pritaikyti prie tokios plėtros.

620 [Ištaisyta 2025 m. kovo 12 d. nutartimi] Be to, Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkte Sąjungos teisės aktų leidėjo numatytas trejų ar ketverių metų terminas tachografams V2 įrengti skaičiuojamas ne nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, t. y. 2020 m. rugpjūčio 20 d., o kaip numatyta šioje nuostatoje, atitinkamai nuo tų metų, kai įsigaliojo Įgyvendinimo reglamentas, kurį Komisija turėjo priimti pagal šio 2 straipsnio 8 punkto a papunktį, kiek tai susiję su techninėmis specifikacijomis, pabaigos arba nuo jo įsigaliojimo, kalbant konkrečiai ir turint omenyje, jog Įgyvendinimo reglamentas 2021/1228 įsigaliojo 2021 m. rugpjūčio 19 d., atitinkamai nuo 2021 m. gruodžio 31 d. arba nuo 2021 m. rugpjūčio 19 d. Taigi faktiškai atitinkamos transporto įmonės, atsižvelgiant į tai, kokio tipo tachogtafas įrengiamas jų transporto priemonėse, turi ilgesnį terminą V2 tachografams įrengti, kaip reikalaujama pagal šias naujas nuostatas; šis terminas yra atitinkamai arba beveik ketveri su puse metų (iki 2024 m. gruodžio 31 d.), arba penkeri metai (iki 2025 m. rugpjūčio 19 d.)

621 Be to, jau iš šio sprendimo 602 ir 603 punktuose nurodytų tyrimų, kuriuos Parlamentas ir Komisija paskelbė 2018 m. vasario ir kovo mėn., vykstant teisėkūros procedūrai, po kurios priimtas Reglamentas 2020/1054, matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas buvo numatęs paankstinti išmaniųjų tachografų įrengimo galutinę datą. Kaip savo išvados 473 punkte pažymėjo generalinis advokatas, atsargus ir nuovokus ūkio subjektas galėjo numatyti tokios priemonės priėmimą net iki šio reglamento priėmimo.

622 Galiausiai iš pačios Vengrijos pateiktų duomenų matyti, kad vienos transporto priemonės V2 tachografo įrengimo kaina turėtų būti apie 2 000 EUR. Reikia konstatuoti, kad tokio riboto dydžio, palyginti su pačios transporto priemonės įsigijimo kaina, investicijas, kurios, beje, yra susijusios tik su tarptautiniam vežimui skirta transporto įmonės parko dalimi, rūpestingas ir atsargus ūkio subjektas gali atlikti per Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkte ir 8 punkto a papunktyje numatytą ketverių su puse metų arba penkerių metų terminą. Juo labiau kad, kaip nurodyta šio sprendimo 603 punkte minėto Komisijos tyrimo 41 puslapyje, tarptautiniam vežimui naudojamos transporto priemonės dažnai yra keičiamos po trejų–penkerių metų, ir nėra svarbu, priešingai, nei šiuo klausimu teigia Vengrija, ar atitinkama transporto įmonė tokias transporto priemones prireikus keičia naudodamasi naudotų transporto priemonių rinka. Be to, nors, Vengrijos teigimu, negalima atmesti galimybės, jog tarptautinį vežimą vykdanti įmonė savo transporto priemones keis nesilaikydama tokio periodiškumo, reikia pažymėti, kad tokie argumentai visiškai neprieštarauja šiame Komisijos tyrime pateiktai informacijai apie daugumos transporto paslaugų rinkoje veiklą vykdančių ūkio subjektų elgesį; tik šis elgesys yra svarbus nagrinėjamomis aplinkybėmis, o ne tam tikrų pavienių šios rinkos subjektų elgesys.

623 Jokie kiti Vengrijos pateikti argumentai negali paneigti šių samprotavimų.

624 Pirma, dėl argumentų, kad pagrindai, kuriuos Sąjungos teisės aktų leidėjas nurodė Reglamento 2020/1054 27 konstatuojamojoje dalyje, nepateisina galutinės V2 tachografų įrengimo datos paankstinimo, pakanka konstatuoti, kad tokia aplinkybė, net darant prielaidą, kad ji nustatyta, savaime negali įrodyti, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas atitinkamiems ūkio subjektams yra pateikęs konkrečių ir besąlyginių garantijų, galinčių pagrįsti teisėtus lūkesčius, kad Sąjungos teisės aktai šiuo klausimu nesikeis penkiolika metų.

625 Be to, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad net darant prielaidą, jog Sąjunga pirmiausia sukūrė situaciją, galinčią sukelti teisėtų lūkesčių, o nagrinėjamu atveju taip nėra, viršesnis viešasis interesas gali neleisti imtis pereinamojo laikotarpio priemonių situacijoms, susiklosčiusioms iki naujų teisės normų įsigaliojimo, tačiau vis dar galinčioms keistis (2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, EU:C:2016:570, 68 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

626 Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkte ir 8 punkto a papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjas paliko pereinamąjį laikotarpį, nors ir sutrumpino jo trukmę, V2 tachografams įrengti, todėl neprivalėjo pateisinti šios priemonės privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais.

627 Bet kuriuo atveju dėl pateisinimo, grindžiamo socialinės apsaugos taisyklių taikymo kontrolės veiksmingumu, reikia pažymėti, kad tai yra privalomasis bendrojo intereso pagrindas (šiuo klausimu žr. 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *De Clercq ir kt.*, C-315/13, EU:C:2014:2408, 66 ir 67 punktus; taip pat pagal analogiją mokesčių srityje žr. 2023 m. spalio 12 d. Sprendimą *BA (Paveldimas turtas – Socialinė būsto politika Sąjungoje)*, C-670/21, EU:C:2023:763, 78 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją) ir kad, priešingai, nei teigia Vengrija, šis pateisinimas buvo išnagrinėtas per teisėkūros procedūrą; tai matyti visų pirma iš poveikio vertinimo socialinės dalies (1/2 dalis, p. 32), kurioje Komisija specialiai išnagrinėjo išmaniųjų tachografų įdiegimo įtaką kontrolės veiksmingumui.

628 Antra, dėl argumentų, susijusių su neapibrėžtumu dėl V2 tachografų įdiegimo rinkoje datos, iš Tarybos pateiktos informacijos, kurią Komisija buvo nurodžiusi 2018 m. spalio 4 d. rašte ir kurios Vengrija neginčijo, matyti, kad prieš priimdamas Reglamentą 2020/1054 Sąjungos teisės aktų leidėjas kreipėsi į transporto sektoriaus atstovus, siekdamas įsitikinti, kad paskutinė išmaniųjų tachografų, šiuo atveju – V2 tachografų, versija galėtų būti įrengta tarptautiniam vežimui naudojamose transporto priemonėse iki 2024 m. pabaigos.

629 Per teismo posėdį Vengrija nurodė, kad posėdžio dieną V2 tachografai vis dar buvo bandomi, o autentiškumo patvirtinimo sistema dar nebuvo patvirtinta. Vis dėlto net darant prielaidą, kad taip buvo iš tikrųjų, reikia priminti, kad Sąjungos teisės akto galiojimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į duomenis, kuriuos Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo tą dieną, kai buvo priimamas nagrinėjamas teisės aktas (2022 m. vasario 22 d. Sprendimo *Stichting Rookpreventie Jeugd ir kt.*, C-160/20, EU:C:2022:101, 67 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Darytina išvada, kad nagrinėjamu atveju Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto galiojimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į duomenis, kuriuos Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo priimdamas šį reglamentą. Nors dėl galimo vėlavimo, susijusio su V2 tachografų prieinamumu, Komisija galėtų siūlyti Parlamentui ir Tarybai pratęsti šioje nuostatoje numatytą pereinamąjį laikotarpį, tai neturėtų įtakos šios nuostatos teisėtumui.

630 Galiausiai, trečia, dėl argumentų, susijusių su Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punkto įtaka konkurencijos sąlygoms, reikia pažymėti, kad jie sutampa su trečiuoju pagrindu, grindžiamu SESV 151 straipsnio antros pastraipos pažeidimu, todėl turi būti nagrinėjami atsižvelgiant į šią aplinkybę.

631 Taigi Vengrijos nurodytas antrasis pagrindas turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

d) Dėl SESV 151 straipsnio antros pastraipos pažeidimo

1) Šalių argumentai

632 Trečiajame pagrinde Vengrija teigia, kad Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktu nesilaikoma SESV 151 straipsnio antroje pastraipoje nustatytos pareigos išlaikyti Sąjungos ekonominį konkurencingumą. Nors šis reglamentas buvo priimtas remiantis teisiniu pagrindu, susijusiu su bendra transporto politika, jis priskirtinas prie socialinės politikos. Darbo sąlygų gerinimas derinant teisės aktus neįmanomas, jei kartu neatsižvelgiama į būtinybę išsaugoti Sąjungos ekonomikos konkurencingumą. Tačiau analogiški reikalavimai netaikomi transporto įmonių, kurios nėra įsisteigusios valstybėje narėje, transporto priemonėms. Be to, pagal AETR šalyse, kurioms taikomas šis susitarimas, įsisteigusių transporto įmonių transporto priemonėse turi būti tik skaitmeniniai tachografai, o tai suteikia joms konkurencinį pranašumą.

633 Nors Reglamento 2020/1054 34 konstatuojamojoje dalyje pats teisės aktų leidėjas pripažino būtinybę išlaikyti Sąjungos transporto įmonių konkurencingumą, nė vienoje šio reglamento nuostatoje Komisijai nenustatyta jokios konkrečios pareigos ar konkretaus termino šiuo klausimu, todėl niekas negarantuoja, kad AETR bus atitinkamai pakeistas arba bent kad artimiausioje ateityje galėtų būti pradėtos atitinkamos derybos. Nors teisės aktų leidėjas neprivalo laikytis pareigos pasiekti rezultatą, jis turėtų elgtis rūpestingai, t. y. padaryti viską, ką gali, siekdamas užtikrinti, kad Sąjungos konkurencinė padėtis netaptų nepalanki. Šiai pareigai įvykdyti nepakanka priimti konstatuojamosios dalies, kuri neturi jokios privalomosios galios.

634 Parlamentas ir Taryba mano, kad šis pagrindas nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

635 Reikia priminti, kad SESV 151 straipsnio, esančio SESV trečiosios dalies X antraštinėje dalyje, susijusioje su Sąjungos socialine politika, antroje pastraipoje numatyta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ir valstybės narės turi įgyvendinti priemones, pagal kurias atsižvelgiama, be kita ko, į būtinybę išlaikyti Sąjungos ekonomikos konkurencingumą.

636 Vis dėlto Reglamentą 2020/1054 Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė remdamasis ne SESV nuostatomis dėl socialinės politikos, o SESV 91 straipsnio 1 dalimi, kuri yra tos pačios SESV trečiosios dalies VI antraštinėje dalyje, susijusioje su bendra transporto politika, ir pagal kurią Parlamentui ir Tarybai suteikiami įgaliojimai nustatyti, be kita ko, bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar kelių valstybių narių teritoriją, ir sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas. Taigi SESV 151 straipsnio antra pastraipa neturi jokios reikšmės vertinant Reglamento 2020/1054 nuostatų teisėtumą.

637 Kad ir kaip būtų, Reglamento 2020/1054 34 konstatuojamojoje dalyje numatyta, jog „svarbu, kad trečiosiose šalyse įsisteigusiems transporto ūkio subjektams būtų taikomos Sąjungos taisyklėms lygiavertės taisyklės, jei jie Sąjungoje vykdo vežimo keliais operacijas“, ir kad „Komisija turėtų įvertinti, kaip šio principo laikomasi Sąjungos lygmeniu, ir pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių turėtų būti deramasi [AETR] kontekste“.

638 Taigi negalima teigti, kad priimdamas Reglamentą 2020/1054 Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į Sąjungoje įsisteigusių transporto įmonių nepalankią konkurencinę padėtį, susidariusią dėl to, kad trečiosiose šalyse įsisteigusioms transporto įmonėms nebūtinai taikomos Sąjungos taisyklėms lygiavertės taisyklės, jeigu jos Sąjungos teritorijoje vykdo vežimo keliais operacijas; šis teisės aktų leidėjas aiškiai nustatė Komisijai užduotį pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių turėtų būti deramasi AETR kontekste.

639 Vadinasi, Vengrijos nurodytas trečiasis pagrindas turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

640 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Vengrijos pareikštą ieškinį (byla C-551/20) reikia atmesti tiek, kiek juo prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 punktą.

5. Dėl Reglamento 2020/1054 3 straipsnio

641 Grįsdama ieškinyje (byla C-541/20) pateiktą reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį tiek, kiek to straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta, kad reglamento 1 straipsnio 6 punkto c ir d papunkčių nuostatos įsigalioja dvidešimtą dieną po šio reglamento paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Lietuvos Respublika nurodo tris pagrindus, kuriuos reikia nagrinėti kartu, grindžiamus proporcingumo principo pažeidimu (pirmasis), SESV 296 straipsnyje numatytos pareigos motyvuoti pažeidimu (antrasis) ir ESS 4 straipsnio 3 dalyje įtvirtinto lojalaus bendradarbiavimo principo pažeidimu (trečiasis).

a) Šalių argumentai

642 Pirmiausia dėl proporcingumo principo Lietuvos Respublika teigia, kad Reglamento 2020/1054 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatęs šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos ir draudimo normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti būnant transporto priemonėje įsigaliojimo datą Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į tai, kad, nesant pereinamojo laikotarpio, valstybės narės ir transporto įmonės negalės prisitaikyti prie šios pareigos ir draudimo, o jokių tokio įsigaliojimo skubą pateisinančių argumentų nebuvo pateikta.

643 Pasirinkęs netinkamą Reglamento 2020/1054 įgyvendinimo mechanizmą Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė teisės aktus, kurių laikymąsi itin sunku užtikrinti. Taip elgdamasis jis pažeidė Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo 5 straipsnį, kuriame numatyta, kad pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų projektuose turi būti atsižvelgiama į būtinybę bet kokią ūkio subjektams tenkančią naštą padaryti minimalią ir proporcingą tikslui, kurį reikia pasiekti.

644 Pirma, Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į tai, kad šiuo metu nėra pakankamai tinkamų ir saugių stovėjimo aikštelių, kuriose vairuotojams būtų galima sudaryti tinkamas poilsio ne kabinoje sąlygas. Tai rodo, kad transporto įmonės turės nepagrįstai ir neproporcingai rizikuoti, reikalaudamos, kad vairuotojai paliktų vilkikus aikštelėse, kur nėra užtikrinamas krovinio

saugumas. Be to, poveikio vertinimo socialinėje dalyje pati Komisija patvirtino, kad įgyvendinant draudimą normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje gali kilti sunkumų, nes trūksta apgyvendinimo vietų ir saugių stovėjimo aikštelių. Ji taip pat nurodė, kad dėl nurodytų priežasčių kabinoje suteikiamos geresnės poilsio sąlygos nei tos, kurios yra prieinamos šiuo metu. Būtų klaidinga teigti, kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto c papunkčiu tiesiog kodifikuotas Sprendimas *Vaditrans*. Iš tiesų pareiga nustatytais poilsio laikotarpiais pasinaudoti lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos, yra nauja pareiga. Kad ir kaip būtų, net kodifikavimo atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo laikytis įprastos teisėkūros procedūros, per kurią privalėjo, be kita ko, įvertinti siūlomos priemonės proporcingumą ir patikrinti, ar ją lengva įgyvendinti. Taip juo labiau turėjo būti šiuo atveju, nes iki Reglamento 2020/1054 priėmimo jokios vieningos praktikos nebuvo dėl to, kad nebuvo pakankamos apgyvendinimo ir stovėjimo objektų infrastruktūros.

645 Antra, iš 2019 m. tyrimo dėl stovėjimo vietų matyti, kad prieinamos stovėjimo aikštelės yra sukoncentruotos tik keliose valstybėse narėse ir kad trūksta apie 100 000 vietų. Be to, nei poveikio vertinimo socialinėje dalyje, nei nurodytame tyrime Komisija nenagrinėjo, ar viešbučių ir apgyvendinimo įstaigų šalia saugomų stovėjimo aikštelių pakaktų, kad šis trūkumas būtų ištaisytas. Minėtame tyrime Komisija taip pat įrodė, jog tam, kad būtų pasiruošta naujų pareigų taikymui, reikėtų kelerių metų ir plataus strateginio požiūrio į Sąjungos infrastruktūros plėtrą.

646 Trečia, Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į Reglamento 2020/1054 taikymo sunkumus, apie kuriuos jam pranešė tiek EESRK, tiek Parlamento Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas bei Transporto ir turizmo komitetas.

647 Ketvirta, draudimas normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti būnant transporto priemonėje kelia ir kitų svarbių teisinių klausimų, pavyzdžiui, susijusių su atsargumo priemonėmis ir draudimo apsauga, nes daugeliu atvejų vairuotojas turės palikti krovinį be priežiūros nesaugomoje stovėjimo vietoje. Lietuvos teismų praktikoje krovinio palikimas nesaugomoje stovėjimo aikštelėje laikomas tyčiniais vežėjo veiksmais, todėl krovinio praradimo atveju draudikas atsisako padengti nuostolius.

648 Penkta, Reglamento 2020/1054 3 straipsnio nepagrįstumą taip pat įrodo tai, kad nėra aiškinamojo dokumento, pagal kurį transporto įmonės galėtų organizuoti vairuotojų grįžimą į jų gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą. Nesant tokio dokumento, sunku įgyvendinti šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą pareigą, o tai lemia skirtingą valstybių narių ir transporto įmonių praktiką.

649 Dėl pareigos motyvuoti Lietuvos Respublika teigia, kad nagrinėdamas pasiūlymą dėl Darbo laiko reglamento Sąjungos teisės aktų leidėjas iš poveikio vertinimo socialinės dalies ir kitų šaltinių žinojo, kad dėl draudimo normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti būnant transporto priemonėje gali kilti praktinių šio draudimo įgyvendinimo sunkumų ir kad Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga, kurios aiškių įgyvendinimo taisyklių nėra, gali nepagrįstai apriboti laisvą darbuotojų judėjimą.

650 Tokiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pateikti svarių argumentų, pateisinančių tai, kad nebuvo pereinamojo laikotarpio arba neatidėtas aptariamų teisės normų įsigaliojimas. Nors pasiūlyme dėl Darbo laiko reglamento nurodyti tikslai, t. y. vairuotojų darbo sąlygų ir saugumo keliuose gerinimas, taip pat tinkamų poilsio sąlygų užtikrinimas yra svarbūs, jie nepateisina šių teisės normų įsigaliojimo nedelsiant. Pagal teisėkūros procedūrą priimto akto

įsigaliojimo data, pagal kurią nustatoma, kada šis aktas pradedamas taikyti ir nuo kurios atitinkamiems asmenims atsiranda atitinkamos pareigos, negali būti laikoma pasirinkta „visiškai techniškai“.

651 Dėl lojalaus bendradarbiavimo principo Lietuvos Respublika teigia, pirma, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ne tik nepagrindė būtinybės be pereinamojo laikotarpio pradėti taikyti draudimą normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti būnant transporto priemonėje ir Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytą pareigą, bet ir nenagrinėjo, kaip būtų buvę galima sukurti tinkamas sąlygas, numatant tokį pereinamąjį laikotarpį, kad valstybės narės ir transporto įmonės galėtų prisitaikyti prie šių naujų taisyklių. Konkrečiai kalbant, Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo, ar buvo galima imtis priemonių, kurios leistų valstybėms narėms laipsniškai prisitaikyti prie minėtų naujų taisyklių ir užtikrintų, kad transporto įmonės nebus baudžiamos dėl to, nepakanka tinkamo būsto.

652 Antra, Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į tai, kad tinkamas Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatytos pareigos įgyvendinimas yra neaiškus, todėl siekiant užtikrinti sklandų šios pareigos įgyvendinimą būtina imtis papildomų priemonių.

653 Trečia, savitarpio pagalbos pareigos taip pat nebuvo laikomasi, nes akivaizdu, kad valstybės narės objektyviai negali užtikrinti pakankamos apgyvendinimo ir stovėjimo objektų infrastruktūros. Iš principo Sąjungos institucijos privalo bendradarbiauti su valstybėmis narėmis ir pateikti jų pareikštų prieštaravimų atmetimo motyvus.

654 Parlamentas ir Taryba iš esmės mano, kad šie pagrindai ir argumentai yra nereikšmingi. Iš tiesų, net jei Reglamento 2020/1054 3 straipsnis būtų panaikintas, pagal SESV 297 straipsnio 1 dalies trečią pastraipą ir toliau būtų taikoma ta pati įsigaliojimo data. Kad ir kaip būtų, minėti pagrindai ir argumentai yra nepagrįsti.

b) Teisingumo Teismo vertinimas

655 Nesant reikalo priimti sprendimo dėl Parlamento ir Tarybos prieštaravimo, grindžiamo tuo, kad dėl pirmesniame punkte nurodytos priežasties Lietuvos Respublikos pateiktas prašymas panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį yra nereikšmingas, pagrįstumo, kiek tai susiję su šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimu, reikia priminti, kad, kaip jau buvo pažymėta to sprendimo 481–494 punktuose, šia nuostata, kurioje numatytas draudimas normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti būnant transporto priemonėje, priešingai, nei teigia Lietuvos Respublika, buvo kodifikuota Sprendime *Vaditrans* suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies redakcijos, galiojusios iki šio 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo momento, išaiškinimo.

656 Šiomis aplinkybėmis, kadangi Lietuvos Respublika neginčija minėtos nuostatos galiojimo, reikia konstatuoti, kad pagrindai ir argumentai, kuriais ši valstybė narė Sąjungos teisės aktų leidėjui priekaištauja, kad neatidėjo jos įsigaliojimo, neišvengiamai yra nereikšmingi, nes nuostatoje numatytas draudimas normalų ar kompensacinį kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje buvo taikomas dar prieš jai įsigaliojant.

657 Vadinasi, reikia atmesti kaip nereikšmingus visus Lietuvos Respublikos pateiktus pagrindus ir argumentus, kuriais grindžiamas reikalavimas panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį tiek, kiek šio straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto c papunkčio įsigaliojimo data.

658 Taigi šiuos pagrindus ir argumentus reikia nagrinėti tik tiek, kiek jie pateikti grindžiant reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį tiek, kiek tai susiję su šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio įsigaliojimu.

659 Pirma, dėl pagrindo, grindžiamo proporcingumo principo pažeidimu, pažymėtina, jog Lietuvos Respublika tik teigia, kad Reglamento 2020/1054 3 straipsnis yra nepagrįstas dėl to, kad nėra aiškinamojo dokumento, leidžiančio transporto įmonėms įgyvendinti joms tenkančią pareigą organizuoti vairuotojų grįžimą į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą. Pakanka priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 168–199 ir 269–274 punktų, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktis atitinka iš teisinio saugumo principo kylančius aiškumo ir tikslumo reikalavimus, taip pat palieka transporto įmonėms tam tikro lankstumo ją įgyvendinant ir taip sušvelnina dėl šios nuostatos joms tenkančias neigiamas pasekmes.

660 Šiomis aplinkybėmis vien tokio aiškinamojo dokumento nebuvimas neįrodo, jog nustatęs, kad ši pareiga pagal SESV 297 straipsnio 1 dalies trečią pastraipą įsigalioja dvidešimtą dieną po reglamento paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė proporcingumo principą.

661 Antra, dėl pagrindo, grindžiamo pareigos motyvuoti pažeidimu, reikia priminti, kad SESV 296 straipsnio antroje pastraipoje įtvirtinta, jog Sąjungos institucijų teisės aktuose nurodomi juos priimti paskatinę motyvai. Vis dėlto iš Teisingumo Teismo suformuotos jurisprudencijos matyti, kad tokie motyvai turi atitikti nagrinėjamo akto pobūdį ir aplinkybes, kuriomis jis buvo priimtas (2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Komisija / Landesbank Baden-Württemberg ir BPV*, C-584/20 P ir C-621/20 P, EU:C:2021:601, 104 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

662 Nagrinėjamu atveju, kadangi Reglamento 2020/1054 3 straipsnio pirmoje pastraipoje Sąjungos teisės aktų leidėjas buvo numatęs, kad šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunktis įsigalioja dvidešimtą dieną po reglamento paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, jis neprivalėjo motyvuoti, kodėl pasirinko šią įsigaliojimo datą, nes ji atitinka pirminėje teisėje, t. y. SESV 297 straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje, jau numatytą pagal teisėkūros procedūrą priimtų aktų įsigaliojimo datą.

663 Trečia, dėl lojalaus bendradarbiavimo pareigos pažeidimo reikia pažymėti, kad pagal ESS 4 straipsnio 3 dalies pirmą pastraipą Sąjunga ir valstybės narės iš tikrųjų turi gerbti viena kitą ir viena kitai padėti vykdyti iš Sutarčių kylančias užduotis.

664 Vis dėlto srityse, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją, Teisingumo Teismas, remdamasis šio sprendimo 218 ir 244 punktuose priminta jurisprudencija, patikrina tik tai, ar šis leidėjas gali įrodyti, kad priėmė nagrinėjamą aktą veiksmingai pasinaudojęs savo diskrecija, ir šiuo tikslu gali aiškiai ir nedviprasmiškai išdėstyti pagrindinius duomenis, kuriais remiantis buvo priimtas šis aktas ir nuo kurių priklausė jo diskrecijos įgyvendinimas.

665 Lojalaus bendradarbiavimo pareigos aprėptis negali būti didesnė, nes tada Sąjungos teisės aktų leidėjas bet kokiomis aplinkybėmis būtų priverstas valstybės narės prašymu pateikti tariamai trūkstamus dokumentus ir informaciją arba taisyti turimą informaciją ir tik paskui galėtų priimti aktą. Iš tiesų toks aiškinimas kliudytų institucijoms naudotis diskrecija ir stabdytų teisėkūros procedūrą. Nors lojalaus bendradarbiavimo pareiga apima savitarpio pagalbos pareigą, pagal kurią, be kita ko, reikalaujama, kad vykstant teisėkūros procedūrai institucijos ir valstybės narės keistųsi svarbia informacija, ši pareiga neleidžia vienai iš tokių valstybių remiantis vien šiuo

motyvu ginčyti sprendimų priėmimo procedūros teisėtumą, kai nesutariama dėl turimų duomenų pakankamumo, svarbos ar tikslumo (šiuo klausimu žr. 2019 m. kovo 13 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-128/17, EU:C:2019:194, 74 ir 75 punktus).

666 Šiomis aplinkybėmis akto pagal teisėkūros procedūrą priėmimas laikantis atitinkamų SESV nuostatų, nepaisant kelių valstybių narių prieštaravimo, negali būti laikomas Parlamentui ir Tarybai tenkančios lojalaus bendradarbiavimo pareigos pažeidimu (šiuo klausimu žr. 2019 m. kovo 13 d. Sprendimo *Lenkija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/17, EU:C:2019:194, 76 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

667 Nagrinėjamu atveju, kaip savo išvados 523 punkte pažymėjo generalinis advokatas, neginčijama, kad atsižvelgiant į savitarpio pagalbos pareigą, kylančią iš ESS 4 straipsnio 3 dalyje numatytos lojalaus bendradarbiavimo pareigos, vykstant teisėkūros procedūrai Lietuvos Respublika turėjo galimybę susipažinti su visais dokumentais, kuriais Sąjungos teisės aktų leidėjas rėmėsi priimdamas Reglamentą 2020/1054, ir kad ši valstybė narė galėjo pateikti savo pastabas dėl šiuose dokumentuose esančių duomenų ir prielaidų.

668 Šios išvados nepaneigia šio sprendimo 651–653 punktuose nurodyti Lietuvos Respublikos argumentai. Iš tiesų jie iš esmės sutampa su to sprendimo 659–662 punktuose atmestais argumentais dėl būtinybės nustatyti pereinamąjį laikotarpį ir priimti aiškinamąjį dokumentą, be to, tarpusavio pagalbos pareigos laikymasis visai nereiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo sutarti su šia valstybe nare šiais dviem klausimais.

669 Dėl šių priežasčių tris Lietuvos Respublikos nurodytus pagrindus, kuriais ji grindžia reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį tiek, kiek šio straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta šio reglamento 1 straipsnio 6 punkto d papunkčio įsigaliojimo data, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

670 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Lietuvos Respublikos pareikštą ieškinį (byla C-541/20), kiek juo prašoma panaikinti Reglamento 2020/1054 3 straipsnį, reikia atmesti kaip iš dalies nereikšmingą ir iš dalies nepagrįstą.

6. Išvada dėl Reglamento Nr. 2020/1054

671 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad reikia atmesti, pirma, visą Lietuvos Respublikos (byla C-541/20) ieškinį ir visą Vengrijos (byla C-551/20) ieškinį, kiek jie susiję su Reglamentu 2020/1054, ir, antra, Bulgarijos Respublikos (byla C-543/20), Rumunijos (byla C-546/20) ir Lenkijos Respublikos (byla C-553/20) pareikštus ieškinius.

B. Dėl Reglamento 2020/1055

672 Lietuvos Respublika (byla C-542/20), Bulgarijos Respublika (byla C-545/20), Rumunija (byla C-547/20), Kipro Respublika (byla C-549/20), Vengrija (byla C-551/20), Maltos Respublika (byla C-552/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-554/20) prašo panaikinti kai kurias Reglamento 2020/1055 nuostatas arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti visą šį reglamentą.

673 Pirma, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Kipro Respublika, Vengrija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika savo ieškiniais prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, kuriame numatyta pareiga, kad tarptautiniam krovinių vežimui naudojamos transporto priemonės kas aštuonias savaites grįžtų į vieną iš veiklos centrų atitinkamos transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje (toliau – pareiga grąžinti transporto priemones).

674 Antra, Lenkijos Respublika savo ieškinyje prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, kuriame numatyta transporto įmonių pareiga nuolat turėti transporto priemonių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičių, kuris abiem atvejais būtų proporcingas įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui.

675 Trečia, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika savo ieškiniais prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį – juo į Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnį įterpta 2a dalis, kurioje numatyta, kad vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos (toliau – pertraukos laikotarpis).

676 Ketvirta, Rumunija savo ieškiniu prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto b papunktį – juo Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa pakeista nauja pastraipa, pagal kurią kabotažo operacijas norinti atlikti įmonė privalo pateikti ankstesnio vežimo ir kiekvienos atliktos kabotažo operacijos įrodymus.

677 Penkta, Rumunija savo ieškiniu prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto c papunktį – juo į Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnį įterpta 4a dalis, kurioje numatyta šių įrodymų pateikimo tvarka.

678 Galiausiai, šešta, Lenkijos Respublika savo ieškiniu prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį – juo Reglamento Nr. 1072/2009 10 straipsnis papildytas 7 dalimi, kurioje nustatyta, kad valstybės narės gali numatyti, jog Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnis taikomas vežėjams, kai jie priimančiojoje valstybėje narėje vykdo krovinių vežimą keliais pradinėmis ir (arba) galutinėmis atkarpomis, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų tarp valstybių narių dalis.

1. Ieškinių pagrindų apžvalga

679 Grįsdama savo ieškinio (byla C-542/20) reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, Lietuvos Respublika nurodo penkis pagrindus: pirmasis grindžiamas ESS 3 straipsnio 3 dalies, SESV 11 ir 191 straipsnių ir Sąjungos aplinkos apsaugos ir kovos su klimato kaita politikos pažeidimu, antrasis – SESV 26 straipsnio pažeidimu (pirma dalis) ir bendrojo nediskriminavimo principo pažeidimu (antra dalis), trečiasis – SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimu, ketvirtasis – geros teisėkūros principo pažeidimu ir penktasis – proporcingumo principo pažeidimu.

680 Grįsdama savo ieškinio (byla C-545/20) reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, Bulgarijos Respublika nurodo septynis pagrindus; penki iš jų yra bendri dėl abiejų ginčijamų nuostatų, o trečiasis ir šeštasis pagrindai pateikti grindžiant tik reikalavimą panaikinti pirmąją iš nurodytų nuostatų. Pirmasis pagrindas grindžiamas SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi ir SESV 11 straipsniu, taip pat Chartijos 37 straipsnio (pirma dalis) ir ESS 3 straipsnio 5 dalies, SESV 208 straipsnio 2 dalies bei 216 straipsnio 2 dalies ir Paryžiaus susitarimo (antra dalis) pažeidimu. Antrasis pagrindas, kurį taip pat sudaro dvi dalys, grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 1 straipsnyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu. Trečiasis pagrindas grindžiamas vienodo požiūrio principo ir nediskriminavimo principo, įtvirtintų SESV 18 straipsnyje bei Chartijos 20 ir 21 straipsniuose, valstybių narių lygybės prieš Sutartis principo, įtvirtinto ESS 4 straipsnio 2 dalyje, ir, „jei Teisingumo Teismas mano esant būtina“, SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Ketvirtasis pagrindas grindžiamas SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Penktasis pagrindas grindžiamas SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimu. Šeštasis pagrindas grindžiamas laisvės užsiimti profesine veikla, SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės ir Chartijos 15 ir 16 straipsnių pažeidimu. Septintasis pagrindas pirmiausia grindžiamas SESV 58 straipsnio 1 dalies, siejamos su SESV 91 straipsniu, pažeidimu, o subsidiariai – SESV 56 straipsnio (pirma dalis) ir SESV 34 ir 35 straipsnių (antra dalis) pažeidimu.

681 Grįsdama savo ieškinio (byla C-547/20) reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, Bulgarijos Respublika nurodo septynis pagrindus; penki iš jų yra bendri dėl abiejų ginčijamų nuostatų, o trečiasis ir šeštasis pagrindai pateikti grindžiant tik reikalavimą panaikinti pirmąją iš nurodytų nuostatų. Pirmasis pagrindas, kurį sudaro dvi dalys, grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje numatyto proporcingumo principo pažeidimu. Antrasis pagrindas grindžiamas SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės pažeidimu. Trečiasis pagrindas grindžiamas SESV 18 straipsnyje numatyto nediskriminavimo dėl pilietybės principo pažeidimu.

682 Grįsdama savo ieškinio (byla C-549/20) reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Kipro Respublika nurodo septynis pagrindus. Pirmasis pagrindas grindžiamas SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi ir SESV 11 straipsniu, taip pat Chartijos 37 straipsnio (pirma dalis) ir ESS 3 straipsnio 5 dalies, SESV 208 straipsnio 2 dalies, 216 straipsnio 2 dalies ir Paryžiaus susitarimo (antra dalis) pažeidimu. Antrasis pagrindas grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 1 straipsnyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu. Trečiasis pagrindas grindžiamas vienodo požiūrio principo ir nediskriminavimo principo, įtvirtintų SESV 18 straipsnyje bei Chartijos 20 ir 21 straipsniuose, valstybių narių lygybės prieš Sutartis principo, įtvirtinto ESS 4 straipsnio 2 dalyje, ir, „jei Teisingumo Teismas mano esant būtina“, SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Ketvirtasis pagrindas grindžiamas SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Penktasis pagrindas grindžiamas SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimu. Šeštasis pagrindas grindžiamas laisvės užsiimti profesine veikla, SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės ir Chartijos 15 ir 16 straipsnių pažeidimu. Septintasis pagrindas pirmiausia grindžiamas SESV 58 straipsnio 1 dalies, siejamos su SESV 91 straipsniu, pažeidimu, o subsidiariai – SESV 56 straipsnio (pirma dalis) ir SESV 34 ir 35 straipsnių (antra dalis) pažeidimu.

683 Grįsdama savo ieškinio (byla C-551/20) reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Vengrija nurodo du pagrindus: pirmasis grindžiamas akivaizdžia vertinimo klaida, proporcingumo principo pažeidimu (pirma dalis) ir atsargumo principo (antra dalis) pažeidimu, antrasis – nediskriminavimo principo pažeidimu.

684 Grįsdama savo ieškinio (byla C-552/20) reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Maltos Respublika nurodo du pagrindus: pirmasis grindžiamas esminių procedūrinių reikalavimų ir SESV 91 straipsnio 2 dalies, siejamos su SESV 11 straipsniu ir Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu, o antrasis – ESS 5 straipsnio 4 dalies ir proporcingumo principo pažeidimu. Grįsdama savo ieškinio reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį ši valstybė narė nurodo tris pagrindus: pirmasis grindžiamas SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, antrasis – ESS 5 straipsnio 4 dalies ir proporcingumo principo pažeidimu, o trečiasis – Chartijos 20 ir 21 straipsnių ir nediskriminavimo principo pažeidimu.

685 Grįsdama savo ieškinio (byla C-554/20) reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį ir Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį, Lenkijos Respublika nurodo tris pagrindus, kurių kiekvienas susijęs atitinkamai su kiekviena iš ginčijamų nuostatų, ir vieną bendrą pagrindą dėl visų šių nuostatų. Pirmasis pagrindas grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje numatyto proporcingumo principo pažeidimu. Antrasis pagrindas grindžiamas SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu. Trečiasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu. Dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų nurodytas pagrindas grindžiamas SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimu. Grįsdama savo reikalavimus panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, ši valstybė narė nurodo du pagrindus, atitinkamai grindžiamus ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu ir teisinio saugumo principo pažeidimu, ir vieną bendrą pagrindą dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų.

686 Reikia paeiliui nagrinėti ieškinių reikalavimus panaikinti, pirma, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, antra, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, trečia, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, ir, ketvirta, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį.

2. Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas

687 Grįsdamos savo atitinkamus ieškinius dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Lietuvos Respublika (byla C-542/20), Bulgarijos Respublika (byla C-545/20), Rumunija (byla C-547/20), Kipro Respublika (byla C-550/20), Vengrija (byla C-551/20), Maltos Respublika (byla C-552/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-554/20) iš esmės remiasi šių principų ir nuostatų pažeidimu:

– proporcingumo principo (Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtasis ir penktasis pagrindai, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirma dalis, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo pirma dalis, Kipro Respublikos ieškinio antrasis pagrindas, Vengrijos ieškinio

pirmojo pagrindo pirma dalis, Maltos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas),

– atsargumo principo (Vengrijos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis),

– vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antra dalis, Bulgarijos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas, Rumunijos ieškinio trečiasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Kipro Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas ir Vengrijos ieškinio antrasis pagrindas),

– Sąjungos teisės normų bendros transporto politikos srityje, numatytų SESV 91 straipsnio 1 dalyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Kipro Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas) ir SESV 90 straipsnyje, siejamame su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalyje ir 94 straipsnyje (Lietuvos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir SESV 94 straipsnio, Bulgarijos Respublikos ieškinio penktasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Kipro Respublikos ieškinio penktasis pagrindas, Maltos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, kiek jame nurodyta SESV 91 straipsnio 2 dalis, siejama su SESV 11 straipsniu ir Chartijos 37 straipsniu, ir Lenkijos Respublikos ieškinio antrasis ir trečiasis pagrindai dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio),

– SESV 26 straipsnyje numatyto vidaus rinkos veikimo (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirma dalis),

– SESV 49 straipsnyje numatytos įsisteigimo laisvės (Bulgarijos Respublikos ieškinio šeštasis pagrindas, kiek jame nurodyta ši nuostata, Rumunijos ieškinio antrasis pagrindas ir Kipro Respublikos ieškinio šeštasis pagrindas, kiek jame nurodyta ši nuostata),

– laisvės užsiimti profesine veikla ir Chartijos 15 ir 16 straipsnių (Bulgarijos Respublikos ieškinio šeštasis pagrindas ir Kipro Respublikos ieškinio šeštasis pagrindas, kiek juose nurodytos šios nuostatos),

– laisvės teikti paslaugas, numatytos SESV 58 straipsnio 1 dalyje, siejamoje su SESV 91 straipsniu, arba subsidiariai SESV 56 straipsnyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio septintojo pagrindo pirma dalis, kiek ji pateikta dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Kipro Respublikos ieškinio septintojo pagrindo pirma dalis),

– SESV 34 ir 35 straipsniuose numatyto laisvo prekių judėjimo (Bulgarijos Respublikos ieškinio septintojo pagrindo antra dalis, kiek ji pateikta dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir Kipro Respublikos ieškinio septintojo pagrindo antra dalis) ir

– Sąjungos teisės normų ir Sąjungos įsipareigojimų aplinkos apsaugos srityje (Lietuvos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo abi

dalys, kiek jos pateiktos dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, Kipro Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo abi dalys, Maltos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, kiek jame nurodytos šios normos, ir Lenkijos Respublikos ieškinio pagrindas, bendrai nurodytas dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas).

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

688 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio ketvirtąjį ir penktąjį pagrindus, Bulgarijos Respublika, pateikdama ieškinio antrojo pagrindo pirmą dalį, Rumunija, pateikdama ieškinio pirmojo pagrindo pirmą dalį, Kipro Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį pagrindą, Vengrija, pateikdama ieškinio pirmojo pagrindo pirmą dalį, Maltos Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį pagrindą, Lenkijos Respublika, pateikdama ieškinio pirmąjį pagrindą, tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, nesilaikoma iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

689 Viena vertus, šios valstybės narės ginčija tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo šios nuostatos proporcingumą, visų pirma dėl to, kad neatliktas šioje nuostatoje numatytos pareigos grąžinti transporto priemones poveikio vertinimas. Konkrečiai kalbant, nors Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas formaliai grindžiamas „geros teisėkūros principo“ ir „esminių procedūrinių reikalavimų“ pažeidimu, iš argumentų, pateiktų grindžiant šį pagrindą, akivaizdu, kad ši valstybė narė iš tiesų siekia įrodyti proporcingumo principo pažeidimą, remdamasi tuo, kad šios pareigos poveikis nebuvo tinkamai įvertintas. Be to, nors Vengrija savo ieškinio pirmojo pagrindo pirmoje dalyje formaliai tvirtina, kad padaryta akivaizdi vertinimo klaida ir pažeistas proporcingumo principas, jos šiuo aspektu pateiktais argumentais siekiama įrodyti tik šio principo pažeidimą.

690 Kita vertus, valstybės narės ieškovės ginčija pačios minėtos pareigos proporcingumą.

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumo vertinimo

i) Šalių argumentai

691 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio ketvirtąjį pagrindą, Bulgarijos Respublika, pateikdama ieškinio antrojo pagrindo pirmą dalį, Rumunija, pateikdama ieškinio pirmojo pagrindo pirmą dalį, Kipro Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį pagrindą, Vengrija, pateikdama ieškinio pirmojo pagrindo pirmą dalį, Maltos Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį pagrindą, ir Lenkijos Respublika, pateikdama ieškinio pirmąjį pagrindą, ginčija faktą, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas atliko Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumo vertinimą.

692 Pirma, šios valstybės narės tvirtina, kad neatliktas šioje nuostatoje numatytos pareigos grąžinti transporto priemones poveikio vertinimas.

693 Lietuvos Respublika pažymi, kad pagal ESS 11 straipsnio 3 dalį siekdama užtikrinti Sąjungos veiksmų nuoseklumą ir skaidrumą Komisija turi išsamiai konsultuotis su suinteresuotomis šalimis.

694 Ši valstybė narė, Vengrija ir Maltos Respublika tvirtina, kad Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 2 straipsnyje taip pat įtvirtinta analogiška Komisijos pareiga išsamiai konsultuotis. Tai matyti ir iš šio protokolo 5 straipsnio, jame nustatyta, kad pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų projektai turi būti pagrįsti atsižvelgiant į subsidiarumo ir proporcingumo principus, ir reikalaujama, kad juose būtų išsamus paaiškinimas, leidžiantis įvertinti, ar laikomasi šių principų; taigi šiuose projektuose turi būti atsižvelgiama į būtinybę bet kokią ūkio subjektams tenkančią naštą padaryti minimalią ir proporcingą tikslui, kurį reikia pasiekti.

695 Lietuvos Respublika, Rumunija, Vengrija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad Tarpinstituciniame susitarime, pirmiausia jo 12–15 punktuose, numatyta, kad Komisija turi atlikti savo teisėkūros iniciatyvų, galinčių turėti didelį ekonominį ir socialinį poveikį arba poveikį aplinkai, poveikio vertinimą. Toks vertinimas turėtų būti grindžiamas tikslia, objektyvia bei išsamia informacija, taip pat proporcingas, atsižvelgiant į jo aprėptį ir tikslą.

696 Taigi nagrinėdami Komisijos teisėkūros pasiūlymus Parlamentas ir Taryba turi visapusiškai atsižvelgti į Komisijos atliktus poveikio vertinimus, kurie yra viena iš teisėkūros proceso stadijų ir paprastai turi būti atliekami tuomet, kai teisėkūros iniciatyva gali turėti didelį ekonominį ir socialinį poveikį arba poveikį aplinkai. Jeigu teisėkūros procedūroje yra daromi esminiai Komisijos pasiūlymo pakeitimai, Parlamentas ir Taryba turi atlikti šių pakeitimų poveikio vertinimus, jeigu mano, kad tai yra tikslinga ir būtina.

697 Lietuvos Respublika teigia, kad poveikio vertinimų tinkamumas ir būtinumas negali būti aiškinamas kaip priklausantis nuo visiškai subjektyvaus vertinimo, nulemto tik Sąjungos teisės aktų leidėjo valios. Atvirkščiai, šis vertinimas turi būti grindžiamas turimais objektyviais duomenimis, nes tai yra vienintelis būdas užtikrinti, kad šis teisės aktų leidėjas nepiktnaudžiauja savo diskrecija.

698 Visos valstybės narės ieškovės tvirtina, kad, viena vertus, pareiga grąžinti transporto priemones nebuvo numatyta pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento, todėl nebuvo atliktas jos poveikio vertinimas (poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje). Kita vertus, šios pareigos įtraukimas yra esminis pradinio pasiūlymo pakeitimas, nes ši pareiga daro didelį ekonominį poveikį ir poveikį aplinkai. Suinteresuotieji asmenys ir kai kurios valstybės narės informavo Sąjungos teisės aktų leidėją apie šį poveikį ir pakartotinai paprašė atlikti jo vertinimą šiuo aspektu.

699 Kaip pažymi, be kita ko, Bulgarijos Respublika ir Rumunija, pareiga grąžinti transporto priemones yra kitokio pobūdžio nei kitos sąlygos, kurias numatė Komisija, siekdama užtikrinti buveinės nuolatinį ir faktinį pobūdį, ir kurias apėmė poveikio vertinimo įsisteigimo dalis, pavyzdžiui, darbinės arba vežimo veiklos vykdymas įsisteigimo valstybėje narėje arba bent vienos komercinės sutarties sudarymas šioje valstybėje narėje. Vykdant pareigas, nurodytas šio poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 30 ir 31) pateiktoje 18 priemonėje, nebūtina grąžinti transporto priemonių į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą. Vadinasi, šiame poveikio vertinime nurodyti rezultatai nesvarbūs vertinant pareigos grąžinti transporto priemones padarinius.

700 Antra, valstybės narės ieškovės teigia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neturėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti šios pareigos proporcingumą.

701 Šios valstybės narės pripažįsta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją transporto srityje ne tik dėl nuostatų, kurias reikia priimti, pobūdžio ir taikymo srities, bet iš dalies ir nustatydamas bazinius duomenis. Vis dėlto šios valstybės narės mano, kad šis teisės aktų leidėjas turi galėti įrodyti, jog siekdamas priimti šias nuostatas jis veiksmingai pasinaudojo diskrecija, t. y. atsižvelgė į visus svarbius situacijos, kurią siekiama reglamentuoti tomis nuostatomis, duomenis ir aplinkybes. Taigi jis bent jau turi galėti pateikti ir aiškiai, nedviprasmiškai išdėstyti pagrindinius duomenis, kuriais remiantis buvo priimtas aktas ir nuo kurių priklausė jo diskrecijos įgyvendinimas.

702 Šiuo aspektu Rumunija pažymi, kad mokslo duomenys, kuriais grindžiamos Sąjungos teisės aktų leidėjo tvirtinamos priemonės, yra ne tik jo diskrecijos pagrindas, bet ir jos ribos.

703 Vis dėlto Parlamentas ir Taryba nepateikė įrodymų, kad teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, leidžiančios įvertinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumą.

704 Šį teiginį patvirtina Komisijos sprendimas atlikti pareigos grąžinti transporto priemones poveikio vertinimą po to, kai buvo priimtas Reglamentas 2020/1055; parengta studija „Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) nº 1071/2009 and Regulation (EC) nº 1072/2009, Final report“ („Nuostatos poveikio vertinimas atliekant Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 peržiūrą, galutinė ataskaita“), paskelbta 2021 m. vasario mėn.

705 Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad neatlikus poveikio vertinimo Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinkti kriterijai nustatant, kaip dažnai transporto priemonės turi būti grąžinamos į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą įsisteigimo valstybėje narėje, yra savavališki. Vadinasi, sudėtinga suvokti, dėl kokių priežasčių grąžinimas kas aštuonias savaites leidžia manyti, kad laikomasi nuolatinės ir faktinės buveinės šioje valstybėje narėje reikalavimo.

706 Šiuo aspektu Lenkijos Respublika pažymi, kad pagal Reglamento 2020/1055 8 konstatuojamąją dalį pareigos grąžinti transporto priemones sinchronizavimas su
Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga sustiprina vairuotojo teisę grįžti, taip pat sumažinama rizika, kad transporto priemonė turėtų grįžti tik tam, kad būtų įvykdytas šis naujas su įsisteigimo vieta susijęs reikalavimas. Vis dėlto Reglamente 2020/1055 numatytos priemonės turi būti pateisinamos juo siekiamais tikslais. Tai, kad pareiga grąžinti transporto priemones buvo sinchronizuota su kita Reglamente 2020/1054 numatyta pareiga, nėra pakankamas pateisinimas.

707 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

708 Šios institucijos tvirtina, jog tai, kad dėl tam tikro akto arba *a fortiori* dėl konkrečios jo nuostatos nebuvo atliktas poveikio vertinimas, neleidžia daryti išvados, kad šio akto ar nuostatos priėmimas prieštarauja proporcingumo principui. Sąjungos teisės aktų leidėjas neturi savarankiškos procedūrinės pareigos atlikti poveikio vertinimą. Toks vertinimas gali būti svarbus taikant proporcingumo principą, bet jis nėra vienintelis duomenų šaltinis, paaiškinantis šio teisės aktų leidėjo veiksmus. Teisės aktų leidėjas gali atsižvelgti ir į kitus informacijos šaltinius, įskaitant viešus.

709 Tuo atveju, jei atliekami Komisijos pasiūlymo pakeitimai, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi nustatyti, ar reikia atlikti papildomą poveikio vertinimą, be to, kuris jau pridėtas prie tokio pasiūlymo, jei mano, kad toks papildomas vertinimas yra tinkamas ir būtinas. Šis teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją ne tik dėl nuostatų, kurias reikia priimti, pobūdžio ir taikymo srities, bet iš dalies ir nustatydamas bazinius duomenis, tačiau politinis sprendimas turi būti pagrįstas objektyviais kriterijais, o pasirinkta priemone siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas ekonomines pasekmes ūkio subjektams. Taigi šis teisės aktų leidėjas nebūtinai turi remtis tik baziniais duomenimis, konkrečiai susijusiais su priimamomis nuostatomis, ar padaryti tas pačias išvadas kaip ir ataskaitų ar studijų, kuriomis jis rėmėsi, autoriai.

710 Tai, kad nebuvo atlikta poveikio vertinimo, negali būti laikoma proporcingumo principo pažeidimu, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas yra ypatingoje situacijoje, dėl kurios šio vertinimo būtina išvengti, ir jis turi pakankamai informacijos, leidžiančios įvertinti priimto akto proporcingumą.

711 Anot Parlamento ir Tarybos, nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad atsižvelgtų į pareigos grąžinti transporto priemones poveikį.

712 Pažymėtina, kad poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje išsamiai išanalizuota atitinkama rinka ir jai būdingi sunkumai. Be to, šio poveikio vertinimo dalyje dėl 18 priemonės (dalis 1/2, p. 30 ir 31) pateiktas įvairių hipotezių, svarbių vertinant Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinktą modelį, t. y. tokį, pagal kurį „įmonė turi vykdyti pagrindinę eksploatavimo ar vežimo veiklą įsisteigimo valstybėje narėje“, arba tokį, pagal kurį „įmonė turi būti sudariusi bent vieną komercinę sutartį įsisteigimo valstybėje narėje“, socialinio ir ekonominio poveikio, įskaitant padarinius MVĮ, vertinimas.

713 Taigi Komisija išnagrinėjo šių dviejų priemonių, kuriomis, nors jos suformuluotos kitaip nei pareiga grąžinti transporto priemones, siekiama tų pačių tikslų kaip ir šia pareiga, pasekmes. Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo daryti prielaidą, kad jo patvirtintos priemonės pasekmės yra panašios į Komisijos išnagrinėtų priemonių pasekmes.

714 Be to, šis teisės aktų leidėjas taip pat turėjo teisę remtis Komisijos atliktu poveikio vertinimu dėl kitų pirmojo Judumo dokumentų rinkinio aspektų, todėl jis nusprendė sinchronizuoti pareigą grąžinti transporto priemones su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje numatyta pareiga, kad būtų sumažintas pirmosios iš šių pareigų poveikis transporto įmonėms ir aplinkai.

715 Vykstant deryboms, Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo susipažinti su kitais tyrimais ir prognozėmis; kai kurie iš jų buvo vieši, pavyzdžiui „Tyrimas *TRT Trasporti e Territorio*, 2017, atliktas Transporto ir turizmo komiteto (TRAN) užsakymu – Kelių transporto vežėjai ES: Socialinės ir darbo sąlygos“ (juo atnaujintas 2013 m. atliktas tyrimas), Europos Parlamentas, Struktūrinės ir sanglaudos politikos teminis skyrius, Briuselis“; jis taip pat galėjo susipažinti su dokumentais, susijusiais su dviem viešaisiais klausymais, iš kurių vieną 2017 m. spalio 16 d. organizavo Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas (EMPL) ir TRAN, o kitą – 2017 m. lapkričio 22 d. TRAN, kad būtų išnagrinėti su vežimo keliais rinka ir Judumo dokumentų rinkinio socialiniais aspektais susiję klausimai.

716 Taip pat pasakytina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė ir į IRU prognozes dėl pareigos grąžinti transporto priemones kas tris ar keturias savaites pasekmių, nurodytų 2018 m. spalio 26 d. atvirame laiške, *Transport i Logistyka Polska* (Lenkijos transportas ir logistika) užsakytą

tyrimą „Mobility package I impact on the European road transport system“ („I-asis Judumo dokumentų rinkinys – Pasekmės Europos vežimo keliais sistemai“), kuriame labai kritikuojama per teisėkūros procedūrą atmesta pataisa, pagal kurią siūlyta grąžinti transporto priemones kas keturias savaites, taip pat Europos transporto darbuotojų federacijos pranešimą, kuriame nagrinėtos Parlamento ataskaitoje nurodytos priemonės, numatančios reikalavimą, kad visos transporto priemonės įsisteigimo valstybėje narėje bent vieną kartą per tris savaites pakrautų arba iškrautų krovinius, pasekmės.

717 Be to, valstybės narės ieškovės pripažįsta, kad per teisėkūros procedūrą pačios pateikė Sąjungos teisės aktų leidėjui su pareiga grąžinti transporto priemones susijusią informaciją, kuri leido teisės aktų leidėjui įvertinti šios pareigos pasekmes. Šiuo aspektu bylose C-542/20, C-545/20, C-549/20 ir C-554/20 Parlamentas ir Taryba pirmiausia daro nuorodą į tam tikras studijas, kurias valstybės narės ieškovės pateikė grįsdamos savo ieškinius.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

718 Savo argumentais Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Kipro Respublika, Vengrija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad
Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, pažeidžia proporcingumo principą, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas neturėjo nei šios nuostatos poveikio vertinimo, nei pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti jos proporcingumą.

719 Neginčijama, kad ši nuostata, kurioje numatyta pareiga, kad tarptautiniam krovinių vežimui naudojamos transporto priemonės kas aštuonias savaites grįžtų į vieną iš veiklos centrų atitinkamos transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje, nenagrinėta poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje.

720 Vis dėlto pažymėtina, kad šio sprendimo 218–226 punktuose priminta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ne tik bet kuriuo atveju neprivalo turėti atlikto poveikio vertinimo, bet ir neturi į jį atsižvelgti, todėl šis teisės aktų leidėjas gali laisvai priimti kitas priemones negu tos, kurių poveikio vertinimas buvo atliktas.

721 Taip pat pažymėtina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 243 punkte, šis teisės aktų leidėjas privalo savo pasirinkimą pagrįsti objektyviais kriterijais ir išnagrinėti, ar pasirinkta priemone siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas ekonomines pasekmes tam tikriems ūkio subjektams, kurios gali būti net labai didelės.

722 Remiantis šio sprendimo 218 ir 244 punktuose nurodyta jurisprudencija, kai dėl atitinkamo akto pareiškiamas ieškinys, Sąjungos teisės aktų leidėjas Teisingumo Teisme turi įrodyti, kad siekdamas jį priimti veiksmingai pasinaudojo diskrecija ir atsižvelgė į visus svarbius situacijos, kurią šiuo aktu siekiama reglamentuoti, duomenis ir aplinkybes. Tuo remiantis darytina išvada, kad šis teisės aktų leidėjas bent turi galėti pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti bazinius duomenis, į kuriuos turėjo būti atsižvelgta pagrindžiant ginčijamas šio akto priemones ir nuo kurių priklausė jo diskrecijos įgyvendinimas.

723 Taigi reikia įvertinti, ar Parlamento ir Tarybos nurodyta informacija patvirtina, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti pareigos grąžinti transporto priemones, numatytos Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumą šios nuostatos priėmimo dieną.

724 Pirmiausia reikia išnagrinėti, ar gali būti įrodyta, kad šis teisės aktų leidėjas veiksmingai pasinaudojo diskrecija, remdamasis, kaip tvirtina Parlamentas ir Taryba, poveikio vertinimo įsisteigimo dalimi arba pirmojo Judumo dokumentų rinkinio kitų aspektų poveikio vertinimu.

725 Priešingai, nei teigia šios institucijos, negali būti įrodyta, kad taip buvo, nes poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje apibūdinta atitinkama rinka ir jai būdingi sunkumai. Šios rinkos savybių ir jai būdingų sunkumų identifikavimas neprilygsta priemonių, kurių ketinama imtis siekiant sumažinti šiuos sunkumus, keliamų pasekmių vertinimui. Tiesa, Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo remtis šiuo vertinimu, kiek tai susiję su situacija rinkoje. Vis dėlto jame pateiktų duomenų apie rinkos savybes ir sunkumus nurodymas nereiškia, kad pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti baziniai duomenys, kuriais remiantis buvo priimtas Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir nuo kurių priklausė veiksmingas šio teisės aktų leidėjo pasinaudojimas diskrecija.

726 Tas pats pasakytina apie kitų pareigų nei pareiga grąžinti transporto priemones pasekmių vertinimą, pateiktą tame pačiame poveikio vertinime.

727 Šiuo aspektu pažymėtina, kad pareiga grąžinti transporto priemones siekiama to paties tikslo kaip ir poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje nurodyta 18 priemone (dalis 1/2, p. 30 ir 31), pagal kurią, siekiant užtikrinti transporto įmonių buveinės faktinį ir nuolatinį pobūdį, numatyta, kad šios transporto įmonės turi vykdyti reikšmingą darbinę arba vežimo veiklą įsisteigimo valstybėje narėje arba būti sudariusios joje bent vieną komercinę sutartį. Vis dėlto, kaip išvados 646 punkte nurodė generalinis advokatas, šios dvi priemonės yra nepanašūs į pareigą grąžinti transporto priemones būdai pasiekti šį tikslą, nes pagal jas nereikalaujama, kad transporto priemonės grįžtų į vieną iš atitinkamos transporto įmonės veiklos centrų. Vadinasi, negalima daryti prielaidos, kad šių priemonių pasekmės yra panašios ir kad poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje analizuotų priemonių poveikio vertinimas gali būti taikomas pareigai grąžinti transporto priemones, kuri nebuvo nagrinėta šiame vertinime.

728 Parlamentas ir Taryba taip pat nepagrįstai remiasi poveikio vertinimais, susijusiais su kitais pirmojo Judumo dokumentų rinkinio aspektais, ypač
Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunkčiu, siekdami įrodyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas veiksmingai pasinaudojo diskrecija. Kaip nurodyta šio sprendimo 220, 233 ir 295 punktuose, pagal šią nuostatą transporto įmonėms tenkanti pareiga nesusijusi su galimo vairuotojų grįžimo praktinėmis taisyklėmis, pirmiausia su transporto priemone, kurią jie gali naudoti, kad grįžtų. Konkrečiai kalbant, ši pareiga nereiškia, kad vairuotojai, norintys grįžti į darbdavio veiklos centrą arba į savo gyvenamąją vietą, tai turi daryti būtinai ta transporto priemone, kuri naudojama vežimo operacijoms vykdyti. Darytina išvada, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje pateiktas šios pareigos vertinimas, kiek tai susiję su jos ekonominiu poveikiu ir poveikiu aplinkai, nebuvo svarbus vertinant pareigos grąžinti transporto priemones ekonomines pasekmes ir pasekmes aplinkai.

729 Antra, atsižvelgiant į šio sprendimo 722 punkte primintą jurisprudenciją, reikia išnagrinėti, ar nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas įrodė, kad veiksmingai pasinaudojo diskrecija, remdamasis kitais baziniais duomenimis, kuriuos Teisingumo Teisme nurodo Parlamentas ir Taryba.

730 Dėl priežasčių, analogiškų nurodytosioms šio sprendimo 724–727 punktuose, nereikia atsižvelgti į šio sprendimo 715 punkte nurodytą 2017 m. tyrimą *TRT Trasporti e Territorio* ir į dokumentus, susijusius su dviem viešomis apklausomis, iš kurių vieną 2017 m. spalio mėn. organizavo EMPL bei TRAN komitetai, o kitą 2017 m. lapkričio mėn. surengė TRAN komitetas. Iš tiesų šiuose dokumentuose pateikti duomenys nesusiję su pareiga grąžinti transporto priemones.

731 Taip pat nereikia atsižvelgti į IRU prognozes, išdėstytas 2018 m. spalio 26 d. atvirame laiške, kuriuo remiasi Parlamentas ir Taryba; pagal šias prognozes dėl pareigos kas tris arba keturias savaites grąžinti transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų skaičius galėtų išaugti 80–135 mln. kilometrų per metus.

732 Kaip išvados 652 punkte pažymėjo generalinis advokatas, šios prognozės tik glaustai pateiktos laiške ir nenurodyta, pagal kokią metodiką atlikti skaičiavimai. Taigi šie neįrodo, kad buvo pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti baziniai duomenys, į kuriuos turėjo atsižvelgti Sąjungos teisės aktų leidėjas, grįsdamas Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir nuo kurių priklausė veiksmingas jo diskrecijos įgyvendinimas.

733 Šie teiginiai taikytini ir Tarybos minėtam Europos transporto darbuotojų federacijos pranešimui.

734 Tas pats pasakytina ir apie šio sprendimo 716 punkte minėtą *Transport i Logistyka Polska* (Lenkijos transportas ir logistika) užsakymu atliktą tyrimą („I-asis Judumo dokumentų rinkinys: pasekmės Europos vežimo keliais sistemai“). Konstatuotina, kad, be šiame tyrime glaustai išdėstytų su pareigos grąžinti transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę kas keturias savaites hipoteze susijusių svarstymų, jo 31 ir 34 puslapiuose nurodyta, jog nė vienas dalyvis negalėjo tiksliai kiekybiškai apskaičiuoti tokios pareigos padarinių ir šis tyrimas perteikia tik preliminarią ir apibendrintą tokių padarinių prognozę. Be to, šiame tyrime pabrėžiama, kad daug klausimų lieka neatsakyta ir kad reikia atlikti papildomus tyrimus, siekiant visiškai suprasti pirmojo Judumo dokumentų rinkinio socialinį ir ekonominį poveikį, taip pat poveikį aplinkai.

735 Dėl valstybių narių ieškovių esą pateiktos informacijos, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo vykstant teisėkūros procedūrai, pažymėtina, kad nepakanka vien nurodyti, jog egzistuoja tyrimai ir dokumentai, su kuriais šis teisės aktų leidėjas galėjo susipažinti, kad būtų galima tvirtinti, jog buvo pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti baziniai duomenys, kuriais remiantis įtvirtinta pareiga grąžinti transporto priemones ir nuo kurių priklausė veiksmingas jo diskrecijos įgyvendinimas.

736 Toks reikalavimas juo labiau negali būti įvykdytas pateikiant nuorodą į tyrimus, kuriuos valstybės narės ieškovės pateikė Teisingumo Teisme, kaip bylose C-542/20, C-545/20, C-549/20 ir C-554/20 padarė Parlamentas ir Taryba. Pateikdami tokią nuorodą Parlamentas ir Taryba bet kuriuo atveju neteigė, kad pareiga grąžinti transporto priemones buvo įtvirtinta remiantis būtent šiais tyrimais, ir nenurodė, kaip juose esantys baziniai duomenys jiems leido įvertinti šios pareigos proporcingumą, ypač atsižvelgiant į socialinį bei ekonominį poveikį ir poveikį aplinkai.

737 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad, priešingai, nei teigia Parlamentas ir Taryba, remdamiesi Teisingumo Teismui pateiktais dokumentais, nebuvo pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti baziniai duomenys, kuriais remiantis įtvirtinta ši pareiga ir nuo kurių priklausė veiksmingas jų diskrecijos įgyvendinimas. Jie neįrodė, kad priimdami Reglamentą 2020/1055 turėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti pareigos grąžinti transporto priemones proporcingumą.

738 Taigi reikia pritarti Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtajam pagrindui ir, kiek jie grindžiami proporcingumo principo pažeidimu, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo pareigos grąžinti transporto priemones proporcingumo, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirmai daliai, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo pirmai daliai, Kipro Respublikos ieškinio antrajam pagrindui, Vengrijos ieškinio pirmojo pagrindo pirmai daliai, Maltos Respublikos ieškinio antrajam pagrindui ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmajam pagrindui. Vadinasi, reikia panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas.

2) Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, proporcingumo

739 Kadangi, kaip matyti iš šio sprendimo 718–738 punktų, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, turi būti panaikintas dėl proporcingumo principo pažeidimo, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo šios nuostatos proporcingumo, nereikia nagrinėti Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos, Kipro Respublikos, Vengrijos, Maltos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, kuriais šios valstybės narės ginčijam pačios šios nuostatos proporcingumą.

b) Dėl ieškinių kitų pagrindų, pateiktų dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas

740 Dėl tos pačios priežasties, kaip nurodyta pirmesniame punkte, nereikia nagrinėti Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos, Kipro Respublikos, Vengrijos, Maltos Respublikos ir Lenkijos Respublikos nurodytų kitų pagrindų, kuriais jos grindė reikalavimus panaikinti šią nuostatą.

3. Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio

741 Savo ieškiniais Lietuvos Respublika (byla C-542/20), Bulgarijos Respublika (byla C-545/20), Maltos Respublika (byla C-552/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-554/20) prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį.

742 Rumunija savo ieškiniu (byla C-547/20) prašo panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a–c papunkčius, tačiau nepateikia argumentų dėl šio 2 straipsnio 4 punkto b ir c papunkčių, taigi savo argumentais Rumunija iš tiesų siekia, kad būtų panaikintos visos šios nuostatos, vertinamos kartu.

743 Grįsdamos savo prašymus šios valstybės narės, nelygu atvejis, iš esmės remiasi šių principų ir nuostatų pažeidimu:

– proporcingumo principo (Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtasis ir penktasis pagrindai, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antra dalis, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis, Maltos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas),

– vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antra dalis, Rumunijos ieškinio trečiasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, ir Maltos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas),

– Sąjungos teisės normų bendros transporto politikos srityje, numatytų SESV 91 straipsnio 1 dalyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio) ir SESV 90 straipsnyje, siejamame su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalyje ir 94 straipsnyje (Lietuvos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir SESV 94 straipsnio, Bulgarijos Respublikos ieškinio penktasis pagrindas, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, Maltos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies, ir Lenkijos Respublikos ieškinio antrasis ir trečiasis pagrindai dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio),

– SESV 26 straipsnyje numatyto vidaus rinkos veikimo (Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirma dalis),

– laisvės teikti paslaugas, numatytos SESV 58 straipsnio 1 dalyje, siejamoje su SESV 91 straipsniu, arba subsidiariai SESV 56 straipsnyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio septintojo pagrindo pirma dalis, kiek ji pateikta dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio),

– SESV 34 ir 35 straipsniuose numatyto laisvo prekių judėjimo (Bulgarijos Respublikos ieškinio septintojo pagrindo antra dalis, kiek ji pateikta dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio) ir

– Sąjungos teisės normų ir Sąjungos įsipareigojimų aplinkos apsaugos srityje (Lietuvos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo abi dalys, kiek jos pateiktos dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, ir Lenkijos Respublikos ieškinio pagrindas, bendrai nurodytas dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio).

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

744 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio ketvirtąjį ir penktąjį pagrindus, Bulgarijos Respublika – antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunija – pirmojo pagrindo antrą dalį, Maltos Respublika – antrąjį pagrindą, o Lenkijos Respublika – pirmąjį pagrindą, teigia, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

745 Viena vertus, šios valstybės narės ginčija tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo šios nuostatos proporcingumą, visų pirma dėl to, kad neatliktas pertraukos laikotarpio poveikio vertinimas. Konkrečiai kalbant, nors Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas formaliai grindžiamas „geros teisėkūros principo“ ir „esminių procedūrinių reikalavimų“ pažeidimu, iš argumentų, pateiktų grindžiant šį pagrindą, akivaizdu, kad ši valstybė narė iš tiesų siekia įrodyti proporcingumo principo pažeidimą, remdamasi tuo, kad šio pertraukos laikotarpio padariniai nebuvo tinkamai įvertinti.

746 Kita vertus, valstybės narės ieškovės ginčija paties šio laikotarpio proporcingumą.

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo nagrinėjimo

i) Šalių argumentai

747 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio ketvirtąjį pagrindą, Bulgarijos Respublika – antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunija – pirmojo pagrindo antrą dalį, Maltos Respublika – antrąjį pagrindą, o Lenkijos Respublika – pirmąjį pagrindą, ginčija, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumą, visų pirma todėl, kad neatliktas šioje nuostatoje numatyto pertraukos laikotarpio poveikio vertinimas.

748 Šios valstybės narės iš esmės remiasi tais pačiais argumentais, kaip nurodyti šio sprendimo 691–703 punktuose.

749 Jos tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytos priemonės, pagal kurią įtvirtintas keturių dienų pertraukos laikotarpis, nebuvo pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento. Jos nurodo, kad ši priemonė buvo įtraukta jau vykstant teisėkūros procedūrai, kai Parlamentas ir Taryba atmetė šiame reglamento pasiūlyme numatytą Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pakeitimą, pagal kurį turėjo būti išbraukta nuoroda į didžiausią kabotažo operacijų, kurios gali būti atliekamos priimančioje valstybėje narėje per tą patį kabotažo ciklą, skaičių, ir nuo septynių iki penkių dienų sumažintas didžiausias dienų, per kurias tokios kabotažo operacijos gali būti atliekamos šioje valstybėje narėje, skaičius.

750 Vis dėlto priemonė, pagal kurią įtvirtintas pertraukos laikotarpis, yra esminis pasiūlymo dėl Įsisteigimo reglamento pakeitimas, dėl kurio turėjo būti atliktas papildomas poveikio vertinimas. Kadangi Sąjungos teisės aktų leidėjas neatliko tokio vertinimo, jis neturėjo pakankamai informacijos, kad veiksmingai pasinaudotų diskrecija.

751 Be to, šis teisės aktų leidėjas nenurodė objektyvių priežasčių, pateisinančių būtinybės atlikti tokį papildomą poveikio vertinimą, nebuvimą.

752 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

753 Pažymėtina, kad, kaip tvirtina Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika, pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento Komisija numatė iš dalies pakeisti Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalį, išbraukdama nuorodą į didžiausią

kabotažo operacijų, kurios gali būti atliekamos priimančioje valstybėje narėje per tą patį kabotažo ciklą, skaičių, ir nuo septynių iki penkių dienų sumažindama didžiausią dienų, per kurias tokios kabotažo operacijos gali būti atliekamos šioje valstybėje narėje, skaičių.

754 Vis dėlto Sąjungos teisės aktų leidėjas patvirtino kitą priemonę, nei siūlė Komisija. Jis paliko galioti leidimą užbaigus tarptautinį vežimą iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę per septynias dienas atlikti ne daugiau kaip tris kabotažo operacijas, taigi nepakeitė Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies, bet Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu, kuriuo į šį 8 straipsnį įterpta 2a dalis, įtraukė naują priemonę – pertraukos laikotarpį. Pagal šio 8 straipsnio 2a dalį vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos.

755 Vis dėlto primintina, kad šio sprendimo 720 punkte nurodyta, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas ne tik bet kuriuo atveju neprivalo turėti atlikto poveikio vertinimo, bet ir neturi į jį atsižvelgti, todėl šis teisės aktų leidėjas gali laisvai priimti kitas priemones negu tos, kurių poveikio vertinimas buvo atliktas. Taigi vien to, kad nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas, remdamasis poveikio vertinimo įsisteigimo dalimi, Reglamente 2020/1055 įtvirtino kitokią nuostatą, nei iš pradžių siūlė Komisija, negali pakakti siekiant įrodyti, kad jis pažeidė proporcingumo principą, su sąlyga, kad šis teisės aktų leidėjas gali įrodyti, jog veiksmingai pasinaudojo diskrecija, ir šiuo tikslu pateikti ir aiškiai bei nedviprasmiškai išdėstyti bazinius duomenis, kuriais remiantis priimta nuostata dėl pertraukos laikotarpio ir nuo kurių priklauso jo diskrecijos įgyvendinimas.

756 Taigi reikia įvertinti, ar Parlamento ir Tarybos nurodyta informacija patvirtina, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti pertraukos laikotarpio, numatyto Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje, proporcingumą šios nuostatos priėmimo dieną.

757 Pirma, iš poveikio vertinimo įsisteigimo dalies (dalis 2/2, p. 41, 46 ir 48) matyti, kad Komisija numatė galimybę nustatyti pertraukos tarp dviejų kabotažo ciklų laikotarpį. Aplinkybės, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas patvirtino priemonę, pagal kurią nustatomas toks laikotarpis, nors Komisija jos atsisakė, negali pakakti siekiant įrodyti, kad teisės aktų leidėjas neturėjo pakankamai informacijos, kuri leistų įvertinti šios priemonės proporcingumą.

758 Antra, kaip tvirtina Parlamentas ir Taryba, poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje pateikti vertinimo aspektai, susiję su nuorodos į didžiausią kabotažo operacijų, galimų atlikti priimančioje valstybėje narėje per tą patį kabotažo ciklą, skaičių pašalinimo ir didžiausio dienų, per kurias tokios kabotažo operacijos gali būti atliekamos šioje valstybėje narėje, skaičiaus sumažinimo nuo septynių iki penkių dienų pasekmėmis, taip pat leido įvertinti ir galiausiai nustatyto pertraukos laikotarpio poveikį.

759 Tai, kad laikotarpis, per kurį vežėjas gali atlikti kabotažo operacijas toje pačioje valstybėje narėje, sumažintas nuo septynių dienų, kaip numatyta Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje, iki keturių dienų, kaip buvo numatyta pirmiausia šiame poveikio vertinime (dalis 1/2, p. 29), arba nuo septynių iki penkių dienų, kaip siūlė Komisija, lemia, kad reguliariau nutrūksta kabotažo operacijos toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

760 Iš šių svarstymų akivaizdu, kad poveikio vertinimo įsisteigimo dalis ir priemonių, dėl kurių toks poveikio vertinimas buvo atliktas, pasekmių analizė galėjo suteikti Sąjungos teisės aktų leidėjui svarbios informacijos, kad jis galėtų įvertinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumą.

761 Trečia, poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 20–25) buvo pateiktos transporto rinkos pokyčių prognozės, parengtos vadovaujantis tvarka, taikyta prieš įsigaliojant Reglamentui 200/1055, t. y. ta, kuri buvo įtvirtinta Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje, siekiant įvertinti priemonių, dėl kurių atliktas poveikio vertinimas, įtaką, būtent kiek tai susiję su pasikeitusia kabotažo operacijų trukme ir kabotažo operacijų, kurias galima atlikti per nurodytą laikotarpį, skaičiumi.

762 Kadangi Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė Reglamente 2020/1055 išlaikyti šią tvarką, kiek pagal šio 8 straipsnio 2 dalį leidžiama atlikti ne daugiau nei tris kabotažo operacijas per septynias dienas, bet Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu įtraukė papildomą priemonę – pertraukos laikotarpį, šios prognozės išliko svarbios pastarosios nuostatos proporcingumui įvertinti.

763 Vadinasi, priešingai, nei tvirtina Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika, Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumą.

764 Taigi Lietuvos Respublikos ieškinio ketvirtąjį pagrindą, ir, kiek jie grindžiami proporcingumo principo pažeidimu, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo pertraukos laikotarpio proporcingumo, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antrą dalį, Maltos Respublikos ieškinio antrąjį pagrindą ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

2) Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo

i) Šalių argumentai

765 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio penktąjį pagrindą, Bulgarijos Respublika – antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunija – pirmojo pagrindo antrą dalį, Maltos Respublika – antrąjį pagrindą, o Lenkijos Respublika – pirmąjį pagrindą, ginčija paties Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumą.

766 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad šioje nuostatoje numatytas pertraukos laikotarpis nėra tinkamas Reglamento 2020/1055 tikslams pasiekti.

767 Pirma, Lietuvos Respublika ir Rumunija teigia, kad šioje nuostatoje nenumatyta aiškių ir paprastų taisyklių, kurių vykdymas būtų lengvai užtikrinamas, o šis tikslas įtvirtintas Reglamento 2020/1055 20 konstatuojamojoje dalyje.

768 Poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 12–14) nurodyta, kad dėl to, jog kabotažą reglamentuojančios taisyklės nepakankamai aiškios ir tikslios, valstybėse narėse jos taikomos ir jų vykdymas kontroliuojamas skirtingai, taip pat išaugo transporto įmonių sąnaudos, susijusios su reikalavimų laikymusi, ir administracinės išlaidos.

769 Jokie duomenys nepagrindžia, kaip įtvirtintas pertraukos laikotarpis, dėl kurio administracinės išlaidos tampa sudėtingesnės ir jų padaugėja, yra tinkamesnis aiškumo ir tikslumo tikslui pasiekti negu Komisijos siūlytas pakeitimas.

770 Antra, anot Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos, dėl šios priemonės neišlaikomas anksčiau pasiektas rinkos liberalizavimo lygis ir taip nepaisoma tikslo išlaikyti šį lygį, taip pat įtvirtinto Reglamento 2020/1055 20 konstatuojamojoje dalyje.

771 Komisija pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento priėjo prie išvados, kad reikia liberalizuoti kabotažo operacijas, leidžiant per penkias dienas atlikti neribotą jų skaičių vietoje trijų kabotažo operacijų per septynias dienas. Tačiau dėl pertraukos laikotarpio įvesta naujų kabotažo ribojimų, todėl tai yra žingsnis atgal, palyginti su rinkos liberalizavimo lygiu.

772 Rumunija tvirtina, kad pagal ECIPE atliktą tyrimą (M. Bauer, *Discrimination, Exclusion and Environmental Harm: Why EU Lawmakers Need to Ban Freight Transport Restrictions to Save the Single Market* („Diskriminacija, atskirtis ir žala aplinkai: kodėl Sąjungos teisės aktų leidėjai turi uždrausti krovinių transporto ribojimus, kad būtų išsaugota bendroji rinka“) (toliau – ECIPE tyrimas dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai), kuriame cituojama *Transport & Mobility Leuven* (Leveno transportas ir judumas) (T. Breemersch, *The impact of the 1st mobility package on European Road Freight Transport, with special focus on peripheral countries* („Pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikis krovinių vežimui keliais Europoje, ypač periferinėse valstybėse narėse“)), dėl pertraukos laikotarpio kabotažo operacijų iki 2035 m. sumažės iki 31 %.

773 Bulgarijos Respublika nurodo, kad oro transportui taikyti su kabotažu susiję ribojimai buvo panaikinti 1993 m. Nors Komisijos ataskaitoje Parlamentui ir Tarybai dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties (COM(2014) 222 *final*, p. 13) konstatuota, kad vairuotojų atlyginimai Sąjungoje vis panašesni, priemonėmis, Sąjungos teisės aktų leidėjo įtvirtintomis Reglamente 2020/1055, turėjo būti labiau liberalizuota kelių transporto sritis, o ne nustatyti tokie nauji ribojimai, kaip pertraukos laikotarpis, kuris yra protekcionistinė priemonė.

774 Be to, Rumunija tvirtina, kad kabotažo operacijų Sąjungoje skaičius yra nedidelis, palyginti su tarptautiniu transportu, todėl teisėkūros veiksmai šioje srityje yra nepagrįsti, nebent jais liberalizuojama rinka.

775 Trečia, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis nėra tinkamas siekiamiems tikslams įgyvendinti, nes nepadeda padidinti transporto priemonių krovos ir sumažinti važiavimų be krovinių skaičiaus. Todėl, kaip teigia Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika, juo pažeidžiama
Reglamento 2020/1055 21 konstatuojamoji dalis.

776 Šios valstybės narės nurodo, kad kabotažas suteikia galimybę vežėjams tęsti veiklą ir naudoti tą pačią transporto priemonę papildomoms vežimo operacijoms priimančiojoje valstybėje narėje tarp dviejų tarptautinio vežimo operacijų, pirmiausia laukiant nurodymo pakrauti transporto priemonę grįžtant į įsisteigimo valstybę narę.

777 Pertraukos laikotarpis būtų kliūtis vykdyti kabotažo operacijas keturias dienas, o tai lemtų priešingas pasekmes, nei siekiama šio reglamento 21 konstatuojamojoje dalyje nurodytu tikslu.

778 Konkrečiai kalbant, Rumunija tvirtina, kad dėl pertraukos laikotarpio Sąjungoje maždaug 5 % padidėtų važiavimų be krovinių skaičius (šis procentinis dydis apima ir nuostolingų važiavimų siekiant išvengti situacijų, kai transporto priemonė grąžinama be krovinio, skaičių).

779 Ketvirta, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika abejoja, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis yra tinkamas pasiekti šio reglamento 21 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

780 Bulgarijos Respublika tvirtina, kad argumentai, kuriais grindžiamas šis tikslas, susiję su reikalavimu dėl faktinės buveinės vežėjų kilmės valstybėje narėje, o ne toje, kur atliekamos kabotažo operacijos.

781 Be to, anot Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos, kaip ir pareiga grąžinti transporto priemones, pertraukos laikotarpis neskirtas kovoti su sukčiavimu ar piktnaudžiavimu. Šis pertraukos laikotarpis yra vežimo veiklos, kuri savaime mobili, ribojimas, todėl nepadeda pasiekti teisėto tikslo, o kaip tik yra priešingas ekonominėms realijoms ir transporto vidaus rinkai. Iš pradžių kabotažo operacijos buvo suprantamos kaip operacijos, kuriomis prisidedama prie transporto sektoriaus plėtros, ekonomikos augimo ir šios veiklos srities veiksmingumo.

782 Tai, kad daug kabotažo operacijų vyksta Sąjungos vakaruose esančiose valstybėse narėse, nėra neigiamas aspektas, dėl kurio reikėtų patvirtinti ribojamąsias priemones. Tokia situacija tik įrodo, kad šiose valstybėse narėse yra didelė krovinių paklausa, kad didėja tarptautinio vežimo operacijų įvairovė ir kad rinka veikia įprastai. Didelis kabotažo operacijų skaičius nereiškia, kad šios operacijos prarado laikinąjį pobūdį, su sąlyga, kad jos vykdomos laikantis Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies ir joje numatytų ribojimų.

783 Rumunija pabrėžia, kad reikia skirti sistemingą kabotažą nuo neteisėto kabotažo. Nors, kaip nurodyta Reglamento 2020/1055 21 konstatuojamojoje dalyje, pertraukos laikotarpiu siekiama tik užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje, Komisija 2017 m. balandžio mėn. tyrime, atliktame pagrindžiant poveikio vertinimo įsisteigimo dalį, *Study to support the impact assessment for the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final Report* („Tyrimas, kuriuo grindžiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 peržiūros poveikio vertinimas, galutinė ataskaita“, 2017 m. balandžio mėn., p. 33), ir poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 6 ir 7) nurodė, kad neteisėtų kabotažo operacijų dalis yra labai maža, todėl tokia faktinė situacija nepateisina papildomų ribojamųjų priemonių šioje srityje patvirtinimo.

784 Komisijos tyrimo *Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final report* („Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 vertinimas *ex post*, galutinė ataskaita“, 2015 m. gruodžio mėn.) (toliau – reglamentų Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009 vertinimas *ex post*) 140 ir 141 puslapiuose sistemingas kabotažas nurodytas kaip netikėta Reglamento Nr. 1072/2009 įgyvendinimo pasekmė. Vis dėlto šis teiginys abejotinas, nes grindžiamas tik vienos valstybės narės patirtimi.

785 Be to, Komisija nurodė, kad sistemingas kabotažas yra nepageidaujamas ir nenumatytas Sąjungos teisės normų įgyvendinimo poveikis, tačiau neteigė, kad pertraukos laikotarpis yra tinkamas, nors atsižvelgė į jį poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 2/2, p. 41).

786 Galiausiai Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad, siekiant išvengti nuolatinės ar tęstinės veiklos priimančiojoje valstybėje narėje atsiradimo sąlygų, nebūtina numatyti pertraukos laikotarpio. Iš tiesų šį tikslą galima pasiekti Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje numatytais reikalavimais, kuriais kabotažo operacijų skaičius ribojamas iki trijų operacijų per septynias dienas.

787 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika taip pat pateikia argumentą, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis nėra būtinas šiuo reglamentu siekiamiems tikslams įgyvendinti.

788 Pirma, Bulgarijos Respublika ir Rumunija šiuo klausimu tvirtina, kad tai, jog galimybė nustatyti pertraukos laikotarpį buvo trumpai nagrinėta poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 2/2, 5 priedas), nereiškia, kad ši priemonė yra proporcinga.

789 Kaip matyti iš šio poveikio vertinimo (dalis 2/2, p. 48), priemonė, kuria ketinta nustatyti tokį laikotarpį, buvo atmesta neatlikus papildomo jos padarinių vertinimo. Ši priemonė ne tik iš tiesų nepadėtų pasiekti Sąjungos teisės aktų leidėjo norimo tikslo geriau įgyvendinti šioje srityje jau egzistuojančias teisės normas, bet ir, anot transporto įmonių, dalyvavusių atliekant šį poveikio vertinimą, trukdytų jų operacijoms, taip pat dėl jos atsirastų didelių išlaidų, visų pirma dėl priemonės neigiamos įtakos jų bendrosioms išlaidoms. Be to, sistemingas kabotažas bet kuriuo atveju taptų patrauklesnis priėmus veiksmingesnes vairuotojų komandiravimo taisykles.

790 Antra, Rumunija teigia, kad siekiant užtikrinti, jog kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje, pakaktų pagerinti šiuo metu galiojančių teisės normų taikymą ir jų laikymosi kontrolę, nes neteisėtas kabotažas sudaro tik 0,56 % visų kabotažo operacijų Sąjungos lygiu (poveikio vertinimo įsisteigimo dalis, dalis 1/2, p. 6 ir 7). Ši valstybė narė taip pat teigia, kad reaguojant į neteisėto kabotažo problemą mažiau ribojanti priemonė būtų veiksmingesnių priežiūros ir kontrolės mechanizmų sukūrimas, pavyzdžiui, naujų nuostatų, kuriose numatytas išmaniojo tachografo įdiegimas.

791 Trečia, Maltos Respublika teigia, kad bet kuriuo atveju pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento nurodyta priemonė, pagal kurią kabotažo operacijos turi būti vykdomos per penkias dienas, leistų mažiau ribojančiu būdu pasiekti tikslą užtikrinti, kad šios operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

792 Maltos vežėjai vykdo tarptautinio vežimo operacijas žemyne, remdamiesi prielaida, kad šios operacijos perspektyvios tik tuomet, kai iš jų nereikalaujama gabenti transporto priemonių jūra į Maltą. Vykdydami šias operacijas žemyne jie naudojasi judėjimo laisve, nepalaikydami nuolatinio ar ilgalaikio ryšio su kitomis valstybėmis narėmis. Tai, kad Maltos vežėjų transporto priemonių fiziškai nebūna Maltoje, lėmė tik šios valstybės narės, kurioje jie įsisteigę, kaip salos, padėtis, o į šį geografinį ypatumą nebuvo atsižvelgta, ir taip pažeistas proporcingumo principas.

793 Taikant Komisijos pasiūlytą priemonę, Maltos vežėjai nebūtų įpareigoti dirbtinai ir reguliariai be aiškaus ir pagrįsto tikslo pertraukos laikotarpiu nutraukti visas savo operacijas.

794 Ketvirta, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika teigia, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio labai pablogės Sąjungos pakraščiuose esančiose ir mažose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių ekonominė padėtis, taip pat sumažės žmonių pragyvenimo ir užimtumo lygis šiose valstybėse narėse.

795 Šiuos padarinius lems dėl pertraukos laikotarpio atsiradusios didesnės išlaidos, nes, be kita ko, bus dienų, kai negalima vežti krovinių, padaugės laiko, kai veikla nevykdoma, taip pat važiavimų be krovinių, o kabotažo operacijų iki 2035 m. sumažės iki 31 %. Be to, daugiausia išlaidų patirs MVĮ, o jos sudaro transporto įmonių daugumą.

796 Bulgarijos Respublika ir Rumunija taip pat remiasi tyrimais, kuriuose vertintos visame pirmajame Judumo dokumentų rinkinyje numatytų teisės normų pasekmės, ir tyrimu, minėtu specializuotoje spaudoje paskelbtame straipsnyje *The Belgians do not like the Mobility Package. They figured that its provisions would bring losses to their companies as well* („Belgams nepatinka pirmasis Judumo dokumentų rinkinys. Jie mano, kad dėl jame esančių nuostatų jų įmonės patirs nuostolių“), kuriame prognozuota, kad Belgijos vežėjams kiekviena „poilsio“ diena kainuos apie 24 mln. EUR per metus.

797 Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika pabrėžia, kad kyla rizika, jog dėl išaugusių išlaidų šiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto priemonės turės nutraukti veiklą arba persikelti į centrinėje Sąjungos dalyje esančias valstybes nares, kad galėtų konkuruoti. Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad išaugusios išlaidos greičiausiai lems didesnes prekių kainas, o tai gali turėti rimtų pasekmių Sąjungos ekonomikai.

798 Penkta, Lietuvos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika teigia, kad pertraukos laikotarpis nesuderinamas su bendrąja transporto paslaugų rinka, nes dėl jo ši rinka suskaidoma ir ribojamos transporto įmonių verslo galimybės kitose valstybėse narėse; labiausiai šie padariniai paveikia Sąjungos pakraščiuose esančias ir mažas valstybes nares.

799 Rumunija tvirtina, kad iš visų Sąjungos teritorijoje įsisteigusių transporto įmonių Reglamente 2020/1055 įtvirtintos priemonės labiausiai paveiks Sąjungos centrinėje dalyje ir jos rytuose esančias valstybes nares, nes šiose valstybėse narėse transporto sektorius yra labai svarbus jų ekonomikai ir užimtumui – šios transporto įmonės vykdo daugiau kaip pusę Sąjungos teritorijoje vykdomų kabotažo operacijų ir šios priemonės paveiks daug tų valstybių narių transporto įmonių ir darbuotojų.

800 Šešta, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika ir Rumunija teigia, kad pertraukos laikotarpis prieštarauja Sąjungos aplinkos apsaugos politikai ir Europos žaliajam kursui, nes laikantis šio laikotarpio padaugės važiavimų be krovinių, taigi padidės tarša ir išmetamas CO2 kiekis. Šios pasekmės, be kita ko, nurodytos ECIPE tyrime dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai.

801 Septinta, Rumunija tvirtina, kad Reglamentu 2020/1055 įterptų naujų nuostatų poveikis transporto įmonėms neabejotinai padidėjo dėl COVID-19 pandemijos.

802 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

803 Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu siekiamas tikslas, į kurį atsižvelgiant reikia nagrinėti šios nuostatos proporcingumą, nurodytas šio reglamento 21 konstatuojamojoje dalyje: užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

804 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika neginčija šio tikslo teisėtumo ir teigia, kad pats Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

805 Pagal šio sprendimo 240–247 punktuose primintą jurisprudenciją siekiant nustatyti, ar toks pertraukos laikotarpis, kaip numatytas šioje nuostatoje, atitinka šį principą, reikia išnagrinėti, ar ta priemonė yra tinkama šia nuostata siekiamam tikslui įgyvendinti, ar akivaizdžiai neviršija to, kas būtina jam įgyvendinti, ir ar ji proporcinga šiam tikslui.

– Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti

806 Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti primintina, kad, kaip matyti, be kita ko, iš Reglamento Nr. 1072/2009 2 straipsnio 6 punkte įtvirtintos „kabotažo operacijų“ apibrėžties ir kaip nurodyta Reglamento 2020/1055 20 ir 22 konstatuojamosiose dalyse, tokia transporto veikla priimančiojoje valstybėje narėje turi būti „laikina“ (šiuo klausimu žr. 2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Komisija / Danija*, C-541/16, EU:C:2018:251, 53 punktą ir 2023 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Staatsanwaltschaft Köln ir Bundesamt für Güterverkehr (Tuščių konteinerių vežimas)*, C-246/22, EU:C:2023:673, 25 ir 29 punktus).

807 Vis dėlto, kaip matyti iš reglamentų Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009 vertinimo *ex post* (p. 137), sistemingas kabotažas buvo pagrindinė netikėta Reglamento Nr. 1072/2009 taikymo pasekmė.

808 Tokiomis aplinkybėmis Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje nurodytas privalomas pertraukos laikotarpis, per kurį, pasibaigus kabotažo ciklui priimančiojoje valstybėje narėje, vežėjams nebeleidžiama vykdyti kabotažo operacijų šioje valstybėje narėje, yra tinkamas užkirsti kelią tokiai praktikai ir išvengti situacijų, kai šios operacijos vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai šioje valstybėje narėje.

809 Nė vienu iš Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos pateiktų argumentų, pirmiausia remiantis kitais Reglamento 2020/1055 20 ir 21 konstatuojamosiose dalyse nurodytais tikslais, šis vertinimas neginčijamas.

810 Pirma, Lietuvos Respublikos ir Rumunijos argumentai, jog pertraukos laikotarpis netinkamas Reglamento 2020/1055 20 konstatuojamojoje dalyje nurodytam tikslui pasiekti – kad kabotažą reglamentuojančios taisyklės būtų aiškios ir paprastos, o jų vykdymas – lengvai užtikrinamas, – neįtikina.

811 Šiuo aspektu pažymėtina, kad siekiant įgyvendinti šį tikslą šio reglamento 2 straipsnio 4 punkto b ir c papunkčiuose reglamentuojama prieš kabotažo operacijas vykdyto tarptautinio vežimo ir kiekvienos kabotažo operacijos įrodymų pateikimo tvarka.

812 Pertraukos laikotarpio, kurio pagrindinis tikslas, kaip nurodyta šio sprendimo 803 punkte, yra užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje, įvedimas negali būti laikomas savaime keliančiu grėsmę Reglamento 2020/1055 20 konstatuojamojoje dalyje nurodytam tikslui.

813 Antra, dėl taip pat Reglamento 2020/1055 20 konstatuojamojoje dalyje įtvirtinto tikslo išlaikyti rinkos liberalizavimo lygį pažymėtina, kad Reglamento Nr. 1072/2009 2 konstatuojamojoje dalyje buvo nustatyta, jog įgyvendinant bendrą transporto politiką numatyta, *inter alia*, nustatyti sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, o šios sąlygos turi prisidėti prie sklandaus transporto vidaus rinkos veikimo. Kaip matyti iš prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos šio reglamento 4, 5, 13 ir 15 konstatuojamųjų dalių, vienas iš pirminių šio reglamento tikslų buvo numatyti pereinamojo laikotarpio kabotažo tvarką, kol nebuvo užbaigtas krovinių vežimo kelių transportu rinkos suderinimas, kad būtų sklandžiai ir lanksčiai sukurta bendra transporto politika. Šiuo tikslu buvo numatyta, kad kabotažo operacijos priimančiojoje valstybėje narėje leidžiamos tol, kol jos nėra vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai šioje valstybėje narėje.

814 Taigi Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytu pertraukos laikotarpiu užkertamas kelias sistemingo kabotažo plėtrai ir siekiama, kaip nurodyta šio sprendimo 807 ir 808 punktuose, ištaisyti netikėtas Reglamento 1072/2009 taikymo pasekmes ir užtikrinant kabotažo laikinąjį pobūdį pasiekti pirminį Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslą, atsižvelgiant į jo nustatytą liberalizavimo lygį, kad būtų prisidedama prie sklandaus transporto vidaus rinkos veikimo.

815 Trečia, dėl Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos teiginių, kad pertraukos laikotarpis netinkamas pasiekti tikslui, įtvirtintam Reglamento 2020/1055 21 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurią kabotažo operacijos turėtų padėti padidinti sunkiųjų transporto priemonių krovą ir sumažinti važiavimų be krovinių skaičių, pažymėtina, jog toje pačioje 21 konstatuojamojoje dalyje taip pat nurodyta, kad tokios operacijos turėtų būti leidžiamos, jeigu jos nėra vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

– *Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio būtinumo*

816 Rumunija ir Maltos Respublika ginčija Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio būtinumą, motyvuodamos tuo, kad esama alternatyvių mažiau varžančių priemonių, nei įtvirtinta šioje nuostatoje.

817 Pirma, dėl Rumunijos argumento, kad veiksmingesnių priežiūros ir kontrolės mechanizmų sukūrimas būtų buvusi mažiau ribojanti priemonė, pakanka priminti, kad šio sprendimo 807 punkte nurodyta, jog sistemingas kabotažas paplito galiojant ankstesnėms taisyklėms, priimtoms prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055.

818 Šiuo aspektu reikia patikslinti, kad poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 32–34 ir 41–44) buvo nurodytos įvairios priemonės, pavyzdžiui, „Pirmasis priemonių rinkinys – Aiškesnis teisinis pagrindas (P1)“, „Antrasis priemonių rinkinys – Taikymo stiprinimas (P2)“ ir „Trečiasis priemonių rinkinys – Išsami reglamentų peržiūra (P3)“; trečiasis priemonių rinkinys apėmė antrajame rinkinyje esančias priemones, o antrajame rinkinyje pakartotas pirmojo rinkinio turinys.

819 Kaip matyti iš trečiojo priemonių rinkinio pavadinimo, juo buvo siekiama iš esmės pakeisti galiojantį teisinį pagrindą, pirmiausia kiek tai susiję su kabotažu. Šiame priemonių rinkinyje buvo įtvirtinta 8-oji priemonė, pagal kurią numatyta panaikinti didžiausią kabotažo operacijų, kurios gali būti atliekamos priimančioje valstybėje narėje, skaičių ir sutrumpinti tokioms operacijoms vykdyti numatytą laikotarpį (poveikio vertinimo įsisteigimo dalis, dalis 1/2, p. 32–34).

820 Poveikio vertinime (dalis 1/2, p. 57–59) padaryta išvada, kad trečiajam priemonių rinkiniui reikėtų teikti pirmenybę prieš antrojo rinkinio priemones, kurios susijusios su kontrolės ir priežiūros mechanizmų stiprinimu.

821 Kaip ir šiame trečiajame priemonių rinkinyje esančia 8-ąja priemone, pertraukos laikotarpiu, kuriuo Sąjungos teisės aktų leidėjas ją pakeitė, siekiama pakeisti kabotažui taikomą tvarką. Taigi negalima teigti, kad nustačius pertraukos laikotarpį buvo pažeistas proporcingumo principas, motyvuojant tuo, kad vien kontrolės ir priežiūros mechanizmų sustiprinimas yra mažiau varžanti ir tokia pat veiksminga priemonė kaip ir pertraukos laikotarpis.

822 Antra, dėl Bulgarijos Respublikos, Maltos Respublikos ir Rumunijos argumento, kad pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento nurodytas penkių dienų kabotažo ciklas būtų buvusi mažiau varžanti priemonė pasiekti tikslą – užtikrinti, kad tokios operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje, pažymėtina, kad prognozė, jog iki 2035 m. iki 31 % sumažės kabotažo, kuria grindžiamas šis argumentas, paremta *Transport & Mobility Leuven* (Leveno transportas ir judumas) ataskaita „Pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikis krovinių vežimui keliais Europoje, ypač periferinėse valstybėse narėse“. Tačiau šios prognozės negalima taikyti pertraukos laikotarpiui. Kaip nurodyta šios ataskaitos 13 puslapyje, ši prognozė kyla iš poveikio vertinimo įsisteigimo dalies (dalis 1/2, p. 39 ir 40), konkrečiai kalbant, iš pasekmių, atsirandančių dėl to, kad Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje numatytas laikotarpis, per kurį leidžiamos kabotažo operacijos, nuo septynių dienų sutrumpintas iki keturių arba penkių dienų, vertinimo; pagal šį vertinimą kabotažo operacijų iki 2035 m. atitinkamai sumažės iki 31 % arba iki 20 %.

823 Be to, pažymėtina, kad, kaip teigia Taryba, sistemingos kabotažo veiklos rizika kyla dėl to, jog tiksliai nenurodytas laikotarpių, per kuriuos leidžiama vykdyti kabotažo operacijas toje pačioje valstybėje narėje, dažnumas.

824 Būtent dėl tokio netikslumo pagal prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusią Reglamento Nr. 1072/2009 redakciją vežėjams buvo leidžiama vieną po kito vykdyti kabotažo ciklus toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, su sąlyga, kad laikomasi Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos paskutiniame sakinyje numatytos taisyklės. Kadangi pasiūlyme dėl Įsisteigimo reglamento įtvirtinta priemonė nekliudė iškart po tarptautinio vežimo operacijos toje pačioje valstybėje narėje vykdyti kabotažo ciklus vieną po kito, ji bet kuriuo atveju negali būti laikoma priemone, leidžiančia taip pat veiksmingai kaip pertraukos laikotarpis užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebus vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

825 Trečia, priešingai, nei tvirtina Bulgarijos Respublika ir Rumunija, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis negali būti laikomas nuostata, kurioje įtvirtinta nebūtina priemonė, nes pagal Reglamento Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalį transporto įmonės jau turėjo turėti faktinę buveinę įsisteigimo valstybėje narėje. Toks reikalavimas nereiškia, kad atitinkama įmonė gali sistemingai vykdyti kabotažo operacijas kitoje valstybėje narėje, nei yra įsisteigusi.

826 Be to, kiek tai susiję su Rumunijos teiginiu, kad darant prielaidą, jog pertraukos laikotarpiu siekiama užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje, neteisėtų kabotažo operacijų dalis yra labai maža, todėl papildomų ribojamųjų priemonių, be jau numatytų prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055

galiojusioje Reglamento Nr. 1072/2009 redakcijoje, patvirtinimas yra nepateisinamas, pažymėtina, kad, vadovaujantis poveikio vertinimo įsisteigimo dalimi (dalis 1/2, p. 6 ir 7), neteisėtas kabotažas, net jeigu jo dalis santykinai maža, turi ekonominių padarinių transporto sektoriui.

827 Dėl Rumunijos teiginių, kad išvada dėl sistemingo kabotažo, pateikta reglamentų Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009 vertinime *ex post*, grindžiama tik vienos valstybės narės situacija, primintina, kad šio sprendimo 813 punkte nurodyta, jog prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusia Reglamento Nr. 1072/2009 redakcija jau buvo siekiama užkirsti kelią situacijoms, kai kabotažo operacijos vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

828 Šiame vertinime aiškiai nurodyta, kad Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje numatyti reikalavimai patys savaime nesuteikia galimybės išvengti sistemingo kabotažo. Taigi šiais teiginiais negalima ginčyti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio būtinumo šiam tikslui pasiekti.

– *Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio proporcingumo*

829 Kiek tai susiję su Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio proporcingumu, iš šio sprendimo 266 punkte nurodytos jurisprudencijos matyti, kad, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu jau buvo suderinti valstybių narių teisės aktai tam tikroje srityje, kurioje Sąjungos kompetencijai priklauso imtis veiksmų, iš Sąjungos teisės aktų leidėjo negali būti atimta galimybė pritaikyti šį aktą prie pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgiant į jam tenkančią pareigą užtikrinti Sutartyse pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir, be kita ko, į ESS 3 straipsnio 3 dalyje įtvirtintus Sąjungos bendrus tikslus. Iš tiesų, esant tokiai situacijai, Sąjungos teisės aktų leidėjas savo užduotį apsaugoti šiuos bendruosius interesus ir laikytis tų Sutartyse pripažintų bendrųjų Sąjungos tikslų tinkamai vykdyti gali tik tuo atveju, jei turi galimybę pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos.

830 Tokiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjas, įgyvendindamas savo diskreciją, galėjo manyti, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis yra proporcinga priemonė, siekiant ištaisyti netikėtas pasekmes, atsiradusias dėl prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios Reglamento Nr. 1072/2009 redakcijos, t. y. sistemingą kabotažą, prieštaraujantį kabotažo operacijų laikinajam pobūdžiui.

831 Pirma, šiuo klausimu negalima pritarti Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos argumentams, kad dėl šio pertraukos laikotarpio sumažės liberalizavimo lygis, nes šis laikotarpis atitinka poilsio laikotarpį, per kurį atitinkama transporto priemone keturias dienas nebus galima vykdyti vežimo operacijų.

832 Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje tik numatyta, kad pasibaigus laikotarpiui, per kurį priimančiojoje valstybėje narėje gali būti vykdomos kabotažo operacijos Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje, kuri nebuvo iš dalies pakeista Reglamentu 2020/1055, numatyta tvarka, keturias dienas neleidžiama atlikti kabotažo operacijų toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

833 Vadinasi, kaip išvados 765 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu nesiekiama uždrausti vykdyti kitas vežimo operacijas, pavyzdžiui, tarptautinį vežimą į įsisteigimo valstybę arba į kitas valstybes nares, o po jų prireikus vykdyti kabotažo operacijas šiose kitose valstybėse narėse. Taigi pertraukos laikotarpiu vežėjai gali toliau vykdyti tokias operacijas.

834 Be to, nors Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu Sąjungos teisės aktų leidėjas kaip papildomą priemonę nustatė pertraukos laikotarpį, jis nusprendė palikti galioti Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje, kuri nebuvo iš dalies pakeista Reglamentu 2020/1055, numatytą galimybę užbaigus tarptautinį vežimą iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę atlikti ne daugiau kaip tris kabotažo operacijas per septynias dienas. Pagal šią nuostatą transporto priemonė, kuria atliekamos kabotažo operacijos, turi būtinai išvykti iš atitinkamos valstybės narės teritorijos pasibaigus šiam septynių dienų laikotarpiui, kad prireikus ja būtų galima pradėti naują kabotažo ciklą toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, užbaigus tarptautinio vežimo operaciją.

835 Kaip teisingai primena Taryba, praktiškai tam tikrą laiką reikia skirti tarptautinio vežimo operacijoms, kad paskui transporto priemonė galėtų teisėtai grįžti į atitinkamą valstybę narę ir ja būtų galima vykdyti naują kabotažo ciklą, kaip nurodyta poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 40). Kaip matyti iš Tarybos pateiktų skaičių, įvedus pertraukos laikotarpį kabotažo laikotarpių, kuriuos galima atlikti per mėnesį, kiekis labai nesumažėja.

836 Bulgarijos Respublika tvirtina, kad oro transporto ribojimai, susiję su kabotažu, buvo panaikinti 1993 m., tačiau ji nenurodo priežasčių, kodėl šis teiginys yra svarbus nagrinėjamu atveju, t. y. vežimui keliais, nors skirtingų transporto rūšių veiklos sektoriuose veikiančių įmonių situacija nėra panaši. Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad, atsižvelgiant į šių skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios, kiek tai susiję su naudojimusi šiuo transportu sąlygomis (2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *ÖBB-Personenverkehr*, C-509/11, EU:C:2013:613, 47 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

837 Dėl argumento, kad leidžiami tik teisės aktų pakeitimai, kuriais rinka vis labiau liberalizuojama, pakanka pažymėti, kad poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 2/2, p. 40 ir 47) nurodyta, jog galimybė panaikinti visus kabotažo operacijų ribojimus buvo atmesta motyvuojant tuo, kad dėl valstybių narių socialinių ir ekonominių skirtumų būtų neįmanoma atverti kabotažo rinkų ir ši priemonė nesulauktų reikiamos politinės paramos.

838 Antra, dėl Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, susijusių su tuo, kad dėl pertraukos laikotarpio išaugs eksploatacijos išlaidos ir labai pablogės „Sąjungos pakraščiuose esančiose“ ir mažose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių, daugiausia MVĮ, ekonominė padėtis, taip pat sumažės žmonių pragyvenimo ir darbo lygis šiose valstybėse narėse, pažymėtina, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio gali atsirasti papildomų sąnaudų transporto įmonėms, kurioms privaloma laikytis šio laikotarpio. Tai, kad dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytos pareigos transporto įmonės, kurios turi jos laikytis, gali patirti tam tikrų sąnaudų, savaime nelaikytina proporcingumo principo pažeidimu, nebent šios sąnaudos būtų akivaizdžiai neproporcingos, palyginti su siekiamu tikslu.

839 Kiek tai susiję su tuo, kad tokių pasekmių atsiras, kaip teigiama, dėl to, kad iki 2035 m. kabotažo operacijų sumažės iki 31 %, primintina, jog, kaip konstatuota šio sprendimo 822 punkte, ši prognozė susijusi su priemone, kuria siekiama riboti laikotarpį, per kurį leidžiama vykdyti kabotažo operacijas, tačiau priimdamas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirinko alternatyvią priemonę.

840 Be to, kaip tvirtina Bulgarijos Respublika ir Rumunija, atliekant poveikio vertinimą dalyvavusios valstybės narės nurodė, jog patvirtinus tokią priemonę, kaip pertraukos laikotarpis, joms atsiras didelių išlaidų, pirmiausia dėl to, kad išaugs jų bendrosios išlaidos (poveikio vertinimo įsisteigimo dalis, dalis 2/2, p. 48). Vis dėlto dėl šios priemonės atsiradusios išlaidos bent gali būti vertinamos atsižvelgiant į tai, kiek kabotažo operacijos yra svarbios vežėjams, ir į tai, kokią dalį transporto įmonei tenkančių sąnaudų sudaro bendrosios išlaidos. Tyrimo, atlikto pagrindžiant poveikio vertinimo įsisteigimo dalį („Tyrimas, kuriuo grindžiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 peržiūros poveikio vertinimas, galutinė ataskaita“), 143 puslapyje nurodyta, kad kabotažas sudaro tik labai nedidelę vežimo keliais dalį, todėl šios priemonės poveikis transporto įmonėms juo labiau bus nedidelis.

841 Be to, poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 1/2, p. 37) nurodyta, kad dėl 8-osios priemonės, t. y. išbraukus nuorodą į didžiausią kabotažo operacijų, kurios gali būti atliekamos priimančioje valstybėje narėje per tą patį kabotažo ciklą, skaičių ir nuo septynių iki keturių dienų sumažinus didžiausią dienų, per kurias tokios kabotažo operacijos gali būti atliekamos šioje valstybėje narėje, skaičių, bendrosios transporto įmonių išlaidos išaugs vidutiniškai 3,5 %.

842 Bet kuriuo atveju negalima atmesti galimybės, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis sukels skirtingų pasekmių transporto įmonėms, nelygu valstybė narė, kur šios įmonės įsisteigusios, tačiau galimos neigiamos pasekmės dėl tam tikroms įmonėms atsiradusių išlaidų turi būti vertinamos atsižvelgiant į teigiamas pasekmes – sąžiningų konkurencijos sąlygų išlaikymą dėl priemonės, kuria siekiama kovoti su nuolatine ar tęstine kabotažo veikla toje pačioje valstybėje narėje, nepaisant laikinojo kabotažo pobūdžio.

843 Taip pat negalima pritarti argumentams dėl sąnaudų, susijusių su dienomis, kai nebuvo galima vežti krovinių, arba su padaugėjusiais važiavimais be krovinių, nes, kaip nurodyta šio sprendimo 833 punkte, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu nesiekiama uždrausti pertraukos laikotarpiu vykdyti bet kokį vežimą. Transporto priemonėmis, kuriomis užbaigtas pirmas kabotažo ciklas valstybėje narėje, šuo laikotarpiu galima vykdyti tarptautinį vežimą į įsisteigimo valstybę narę arba į kitas valstybes nares, o po jų prireikus vykdyti kabotažo operacijas šiose kitose valstybėse narėse. Taip pat reikia patikslinti, kad pagal šią nuostatą nereikalaujama, kad šiuo laikotarpiu transporto priemonės būtų grąžinamos į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą, o tai reiškia, kad reikia atmesti Maltos Respublikos argumentą, grindžiamą tuo, jog dėl pareigos pertraukos laikotarpiu grąžinti transporto priemones jūra į šią valstybę narę jos tarptautiniai vežėjai yra ekonomiškai neperspektyvūs.

844 Rumunijos teiginiai, susiję su pirmuoju judumo dokumentų rinkiniu įtrauktomis teisės normomis, tarp kurių yra pareiga grąžinti transporto priemones, numatyta Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įtrauktas 1 dalies b punktas, nesvarbūs vertinant Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio pasekmes, nes šių dviejų nuostatų tikslai skirtingi. Tas pats pasakytina apie vertinimą, kuriuo rėmėsi Bulgarijos Respublika ir pagal kurį kiekviena poilsio diena Belgijos vežėjams gali kainuoti iki 24 mln. EUR per metus. Iš tiesų šis vertinimas ne tik grindžiamas specializuotoje spaudoje

paskelbtu tyrimu, kuris nebuvo pateiktas Teisingumo Teismui, bet ir paremtas klaidinga prielaida, kad pertraukos laikotarpiu transporto priemonė negalės judėti ir ja negalės būti vykdomos kitos vežimo operacijos nei kabotažas toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

845 Be to, dėl tų pačių priežasčių, kaip ir susijusios su argumentais dėl padidėjusių transporto įmonių veiklos sąnaudų, reikia atmesti Lenkijos Respublikos nurodytus argumentus dėl padidėjusių prekių kainų. Tiesa, poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje buvo pateikta hipotezė, kad padidėjusios veiklos sąnaudos gali paveikti prekių kainas, tačiau patikslinta, kad atitinkamų priemonių poveikis bus itin mažas, nes vežimas sudaro tik labai nedidelę prekių kainos dalį (dalis 1/2, p. 49).

846 Dėl argumentų, grindžiamų pertraukos laikotarpio poveikiu užimtumui, pakanka pažymėti, kad grindžiant poveikio vertinimo įsisteigimo dalį atlikto „Tyrimo, kuriuo grindžiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 peržiūros poveikio vertinimas, galutinė ataskaita“ 143 puslapyje nurodyta, kad tai, jog gerokai sumažės kabotažo operacijų dėl to, jog Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje numatytas laikotarpis, per kurį leidžiamos kabotažo operacijos, nuo septynių dienų sutrumpintas iki keturių arba penkių dienų, negali turėti reikšmingų padarinių bendram užimtumo lygiui transporto sektoriuje pirmiausia dėl to, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 840 punkte, kabotažas sudaro tik labai nedidelę vežimo keliais veiklos dalį.

847 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija ir Lenkijos Respublika nepateikė argumentų, leidžiančių abejoti šio tyrimo išvadomis dėl
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjo įtvirtintos priemonės.

848 Taip pat reikia atmesti argumentą, grindžiamą aplinkybe, kad, kaip nurodyta poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 2/2, p. 48), sistemingo kabotažo patrauklumas bet kuriuo atveju sumažės priėmus veiksmingesnes vairuotojų komandiravimą reglamentuojančias normas Direktyvoje 2020/1057. Pažymėtina, kad šios direktyvos tikslas, kaip nurodyta jos 3 ir 7 konstatuojamosiose dalyse, yra numatyti konkrečias taisykles, kad būtų galima nustatyti, kurios valstybės narės darbo sąlygos garantuojamos kelių transporto vairuotojams, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad šiam sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir, norint užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, užtikrinama pusiausvyra tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, nacionaliniams ir užsienio vežėjams sąžiningai konkuruojant.

849 Vadinasi, vien remiantis netiesioginėmis priemonėmis, kuriomis siekiama kitų tikslų nei Direktyva 2020/1057 siekiami ir jos 3 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nurodyti tikslai, negalima teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas gerokai viršijo bendros transporto politikos srityje turimą plačią diskreciją, kai Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje įtvirtino priemonę, kuria siekiama užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

850 Trečia, dėl Lietuvos Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu suskaidoma bendroji transporto rinka ir ribojamos transporto įmonių, įsteigtų valstybėse narėse, kurios laikomos „Sąjungos pakraščiuose esančiomis valstybėmis narėmis“, ir mažose valstybėse narėse, palyginti su kita valstybių narių grupe, kurios, nelygu atvejis, laikomos „Sąjungos centre esančiomis valstybėmis narėmis“ arba „vakarinėje Sąjungos dalyje esančiomis valstybėmis narėmis“, verslo galimybės,

pažymėtina, kad pertraukos laikotarpis gali kelti rimtesnių pasekmių toms transporto įmonėms, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje įsisteigusios, kurios pasirinko ekonominės veiklos modelį, kai didžioji dalis paslaugų ar net visos teikiamos paslaugos yra kaip nuolatinė ar tęstinė veikla vykdomos kabotažo operacijos tos pačios priimančiosios valstybės narės teritorijoje, nepaisant to, kad kabotažo operacijos turi būti laikinos.

851 Kaip nurodyta šio sprendimo 843 punkte, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu nesiekiama įpareigoti grąžinti transporto priemonę į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą. Vadinasi, pertraukos laikotarpio galimos pasekmės nepriklauso nuo įsisteigimo valstybės narės geografinių ypatumų.

852 Be to, kaip nurodyta šio sprendimo 832 ir 833 punktuose, pagal šią nuostatą tik draudžiama pertraukos laikotarpiu vykdyti kabotažo operacijas toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, tačiau nedraudžiama vykdyti kitų vežimo operacijų, pavyzdžiui, kabotažo operacijų kitoje priimančiojoje valstybėje narėje.

853 Bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad šio sprendimo 850 punkte apibūdintą ekonominės veiklos modelį iš esmės taiko tam tikrose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės, iš šio sprendimo 246 punkte primintos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad tuo atveju, kai atitinkamas Sąjungos aktas sukelia pasekmių visose valstybėse narėse ir reiškia, kad turi būti užtikrinta įvairių esamų interesų pusiausvyra atsižvelgiant į šiuo aktu siekiamus tikslus, tokios pusiausvyros paieška, turint omenyje visų valstybių narių padėtį, savaime negali būti laikoma prieštaraujančia proporcingumo principui.

854 Iš šio sprendimo 267 punkte primintos suformuotos jurisprudencijos taip pat matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę, atsižvelgdamas į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai, pakoreguoti pagal teisėkūros procedūrą priimamą aktą, kad iš naujo suderintų esamus interesus ir taip, be kita ko, užtikrintų sąžiningą konkurenciją, pakeisdamas laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas.

855 Nagrinėjamu atveju Sąjungos tiesės aktų leidėjas, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje įtvirtindamas pertraukos laikotarpį, konkrečiai siekė iš naujo sukurti pusiausvyrą atsižvelgdamas į įvairių transporto įmonių interesus ir, nepakeisdamas ligi šiol pasiekto transporto rinkos liberalizavimo lygio, išspręsti sunkumus, taikant Reglamentą Nr. 1072/2009 kilusius dėl kabotažo operacijų laikinajam pobūdžiui prieštaraujančios praktikos, kai toje pačioje valstybėje narėje vykdoma nuolatinė ar tęstinė kabotažo veikla.

856 Ketvirta, argumentai dėl, kaip teigiama, pertraukos laikotarpio daromo neigiamo poveikio aplinkai sutampa su Lietuvos Respublikos ieškinio pirmajame pagrinde, Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo abiejose dalyse, kiek šis pagrindas pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, ir Lenkijos Respublikos ieškinio pagrinde dėl visų ginčijamų šio reglamento nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, nurodytais argumentais, taigi jie bus išnagrinėti nagrinėjant minėtus pagrindus.

857 Penkta, dėl Rumunijos argumento, grindžiamo COVID-19 pandemija, pakanka pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neturi pašalinti šios pandemijos padarinių, priimdamas Reglamentą 2020/1055, kuriuo siekiama atsižvelgti į kelių transporto sektoriaus pokyčius ir pritaikyti bendrąsias taisykles, reglamentuojančias sąlygas, kurias reikia įvykdyti norint verstis vežėjo keliais profesija ir patekti į tarptautinio krovinių vežimo keliais rinką, juo labiau kad tokio

tikslo siekiama kitais konkrečiais pagal teisėkūros procedūrą priimtais aktais, pavyzdžiui, transporto srityje Reglamentu 2020/698. Taigi COVID-19 pandemijos poveikis neturi reikšmės vertinant, ar Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis atitinka iš proporcingumo principo kylančius reikalavimus.

858 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis nesukelia nepatogumų, kurie būtų akivaizdžiai neproporcingi pagal šią nuostatą siekiamam tikslui užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai toje pačioje valstybėje narėje.

859 Taigi Lietuvos Respublikos ieškinio penktąjį pagrindą, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunijos ieškinio pirmojo pagrindo antrą dalį, Maltos Respublikos ieškinio antrąjį pagrindą ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo

1) Šalių argumentai

860 Lietuvos Respublika ieškinio antrojo pagrindo antroje dalyje, Rumunija ieškinio trečiajame pagrinde, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, ir Maltos Respublika ieškinio trečiajame pagrinde tvirtina, kad
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis neatitinka iš SESV 18 straipsnyje numatyto nediskriminavimo principo kylančių reikalavimų. Maltos Respublika taip pat nurodo, kad pažeisti Chartijos 20 ir 21 straipsniai.

861 Pirma, šios trys valstybės narės tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu pažeidžiami vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai, nes jame įtvirtinta diskriminacija tarp, viena vertus, Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse, mažose valstybėse narėse arba salose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių ir, kita vertus, Sąjungos centrinėje arba vakarinėje dalyje įsisteigusių transporto įmonių.

862 Lietuvos Respublika tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu kliudoma naudotis vidaus rinkos laisvėmis ir sukuriama netiesioginė Sąjungos pakraščiuose esančių ir mažų valstybių narių diskriminacija. Dėl tokių Sąjungos centrinei ir vakarinei daliai būdingų veiksnių, kaip didelė gyventojų koncentracija arba labiau išplėtotas pramonės sektorius, pervežimo operacijos yra labiausiai reikalingos šioje Sąjungos dalyje. Dėl pertraukos laikotarpio Sąjungos pakraščiuose esančiose ir mažose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės bus atgrasytos teikti transporto paslaugas pelningiausiose rinkose.

863 Rumunija teigia, kad transporto priemonės, registruotos valstybėse narėse, įstojusiose į Sąjungą 2004 m. gegužės 1 d., naudojamos vykdant daugumą tarptautinio vežimo operacijų, įskaitant kabotažo operacijas, o kitose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės daugiausia krovinius veža valstybės teritorijoje, taigi Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyta priemonė turi nevienodą poveikį transporto įmonėms Sąjungoje.

864 Konkrečiai kalbant, Sąjungos centrinėje ar vakarinėje dalyje esančiose valstybėse narėse įsisteigusios ir tarptautinio vežimo operacijas vykdančios transporto įmonės turi geografinį pranašumą dėl mažų atstumų tarp krovinių pakrovimo ir iškrovimo valstybių narių. Taigi šių įmonių labai nepaveiks įvesti kabotažo operacijoms taikomi ribojimai.

865 Be to, vertinant Reglamento 2020/1055, ypač pertraukos laikotarpio, poveikį rinkai reikia atsižvelgti į kitus pirmojo judumo dokumentų rinkinio aspektus. Įvertinus visumą, akivaizdu, kad teisės aktai yra diskriminaciniai nes iš esmės paveikia Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusius vežėjus.

866 Maltos Respublika pabrėžia, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu pažeidžiamas vienodo požiūrio principas, nes šioje nuostatoje numatytas pertraukos laikotarpis be jokio objektyvaus pateisinimo vienodai taikomas skirtingoms situacijoms. Dėl to, kad Malta yra sala, ir dėl jos geografinės padėties jos transporto įmonės visiškai neturi poreikio organizuoti transporto priemonių grąžinimo į Maltą pasibaigus trims kabotažo operacijoms priimančiojoje valstybėje narėje, vykdytoms po tarptautinio vežimo operacijos į šią valstybę narę. Taigi dėl pertraukos laikotarpio jos bus įpareigotos nukreipti savo transporto priemones į kitą valstybę narę arba sustabdyti veiklą priimančiojoje valstybėje narėje iki šio laikotarpio pabaigos.

867 Maltos Respublika taip pat pažymi, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi turėti plačią diskreciją įgyvendinti savo kompetenciją, kai turi priimti sudėtingus ekonominio ar techninio pobūdžio sprendimus. Vis dėlto tokia priemonė, kaip pertraukos laikotarpis, nėra itin sudėtinga. Tai visoms valstybėms narėms taikoma bendra taisyklė, kurioje neatsižvelgiama į konkrečius atitinkamos valstybės narės geografinius ypatumus. Tokia taisyklė diskriminuoja valstybę narę, kuri akivaizdžiai negali laikytis pertraukos laikotarpio dėl išskirtinės transporto infrastruktūros, užsienio krovinių gabenimo galimybių ir unikalių geografinių savybių.

868 Dėl paties pertraukos laikotarpio Maltos Respublika teigia, kad reikia ne siekti teisės akte nustatytų sveikatos ar aplinkos apsaugos tikslų ir šio akto socialinių ir ekonominių pasekmių pusiausvyros skirtingose valstybėse narėse, bet derinti šio akto teigiamas socialines ir ekonomines pasekmes daugumai žemyne esančių valstybių narių ir jo neigiamas pasekmes aplinkai visoje Sąjungoje, taip pat neigiamas socialines bei ekonomines pasekmes mažumą sudarančioms Sąjungos pakraščiuose esančioms valstybėms narėms. Šiomis aplinkybėmis yra akivaizdžiai klaidinga saloje esančioje valstybėje narėje įsisteigusias transporto įmones traktuoti taip pat, kaip ir įmones, nepriklausančias nuo jūros atkarpos, kad galėtų vykdyti transporto veiklą.

869 Anot Lietuvos Respublikos ir Rumunijos, dėl pertraukos laikotarpio krovinių vežimo keliais rinka bus dirbtinai perskirstyta, taip pat bus apribotos vežėjų verslo galimybės kitose valstybėse narėse. Ši protekcionistinė ir ribojamoji priemonė sudaro kliūtis vežėjams nerezidentams, daugiausia iš Sąjungos pakraščiuose esančių ir mažų valstybių narių, patekti į išorės rinkas.

870 Antra, Lietuvos Respublika, Rumunija ir Maltos Respublika tvirtina, kad pertraukos laikotarpis pažeidžia nediskriminavimo principą ir valstybių narių lygybės principą, nes Sąjungos pakraščiuose esančios valstybės narės, mažos valstybės narės arba salose esančios valstybės narės atsiduria gerokai nepalankesnėje padėtyje. Šiuo aspektu Lietuvos Respublika konkrečiai nurodo, kad pažeista ESS 4 straipsnio 2 dalis.

871 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

872 Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyta priemonė, kiek ja nustatoma transporto įmonių pareiga laikytis pertraukos laikotarpio tarp dviejų kabotažo ciklų toje pačioje valstybėje narėje, vienodai taikoma visoms transporto įmonėms, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos įsisteigusios, taigi tai nėra pagal Sąjungos teisę draudžiama tiesioginė diskriminacija.

873 Vadinasi, vadovaujantis šio sprendimo 308–310 punktuose priminta jurisprudencija, reikia išnagrinėti, ar pagal šią nuostatą ta pati taisyklė nepagrįstai taikoma skirtingoms situacijoms, atsižvelgiant, be kita ko, į šia nuostata siekiamą tikslą, ir ar dėl to ja sukuriama pagal Sąjungos teisę draudžiama netiesioginė diskriminacija, nes, kaip iš esmės tvirtina Lietuvos Respublika, Rumunija ir Maltos Respublika, dėl savo pobūdžio ji gali labiau paveikti „Sąjungos pakraščiuose“, taip pat mažose arba salose esančiose valstybėse narėse įsisteigusias transporto įmones ir pačias šias valstybes nares, palyginti su kitomis transporto įmonėmis ir kitomis valstybėmis narėmis.

874 Pirma, dėl galimos „Sąjungos pakraščiuose“, taip pat mažose arba salose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių diskriminacijos, palyginti su „centrinėje ar vakarinėje Sąjungos dalyje“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusiomis įmonėmis, pažymėtina, kad, priešingai nei prielaida, kuria grindžiami Rumunijos ir Maltos Respublikos argumentai, ir kaip matyti iš šio sprendimo 833 ir 843 punktų, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje nenustatyta transporto įmonių, kad ir kurioje valstybėje narėje jos įsisteigusios, pareigos pertraukos laikotarpiu grąžinti transporto priemonę į šios įmonės veiklos centrą. Be to, dėl pertraukos laikotarpio transporto įmonės, kad ir kurioje valstybėje narėje būtų įsisteigusios, nepraranda galimybės šiuo laikotarpiu tęsti transporto veiklą, įskaitant kabotažo veiklą, su sąlyga, kad ši veikla nevykdoma toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

875 Taigi negalima tvirtinti, kad dėl pertraukos laikotarpio tam tikrų transporto įmonių padėtis dėl valstybės narės, kurioje jos įsisteigusios, geografinių ypatumų (dėl to, kad ši valstybė narė yra, kaip teigia valstybės narės ieškovės, „Sąjungos pakraštyje“, yra maža arba yra saloje) tampa kitokia nei įmonių, įsisteigusių „centrinėje arba vakarinėje Sąjungos dalyje“ esančiose valstybėse narėse.

876 Pertraukos laikotarpis paveikia transporto įmones, nelygu jų įsisteigimo vieta Sąjungoje, ne dėl to, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjo įtvirtinta taisyklė yra diskriminacinė, o kaip nurodyta šio sprendimo 850 punkte, dėl transporto įmonių, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje jos įsisteigusios, pasirinkto veiklos modelio, kai didžioji dalis paslaugų ar net visos teikiamos paslaugos yra kaip nuolatinė ar tęstinė veikla vykdomos kabotažo operacijos tos pačios priimančiosios valstybės narės teritorijoje.

877 Taip pat pažymėtina, kad, kaip nurodė generalinis advokatas išvados 618 ir 796 punktuose, pertraukos laikotarpis labiausiai paveiks tas transporto įmones, kurios jau vykdė veiklą, nepaisydamos dar Reglamente Nr. 1072/2009 numatyto kabotažo operacijų laikinojo pobūdžio. Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu siekiamas tikslas, nurodytas šio reglamento 21 konstatuojamojoje dalyje, yra užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

878 Be to, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio pasekmės transporto įmonėms iš tiesų gali skirtis, atsižvelgiant į tai, kokią dalį visos šių įmonių veiklos sudaro kabotažo operacijos, ir didesnių išlaidų gali patirti tos įmonės, nesvarbu, kurioje valstybėje narėje įsisteigusios, kurios pasirinko šio sprendimo 850 ir 876 punktuose nurodytą veiklos modelį, palyginti su tomis, kurios tokių operacijų vydo nedaug ir kurias šis laikotarpis paveiks mažiau.

879 Vis dėlto primintina, kad pagal šio sprendimo 829 punkte nurodytą jurisprudenciją, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu jau buvo suderinti valstybių narių teisės aktai tam tikroje srityje, kurioje Sąjungos kompetencijai priklauso imtis veiksmų, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi teisę pritaikyti šį aktą prie pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgdamas į jam tenkančią pareigą užtikrinti Sutartyse pripažintų bendrųjų interesų apsaugą, taip pat, be kita ko, į ESS 3 straipsnio 3 dalyje įtvirtintus Sąjungos bendrus tikslus sukurti vidaus rinką. Iš tiesų, esant tokiai situacijai, teisės aktų leidėjas savo užduotį apsaugoti šiuos bendruosius interesus ir laikytis tų bendrųjų tikslų tinkamai vykdyti gali tik tuo atveju, jei turi galimybę pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos.

880 Taigi nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas tikrai neįtvirtino transporto įmonių diskriminacijos; priimdamas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį jis kaip tik siekė ištaisyti netikėtas pasekmes, atsiradusias dėl prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios Reglamento Nr. 1072/2009 redakcijos, t. y. sistemingą kabotažą, prieštaraujantį laikinajam kabotažo operacijų pobūdžiui.

881 Kaip nurodyta šio sprendimo 322 punkte, Sąjungos teisės nuostata negali būti laikoma savaime prieštaraujančia vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principams vien dėl to, kad tam tikriems ūkio subjektams sukelia skirtingas pasekmes, kai šią situaciją lemia skirtingos jų veiklos sąlygos, o ne ginčijamos nuostatos sukurta teisinė nelygybė.

882 Pirma pateiktų išvadų negali paneigti Lietuvos Respublikos ir Rumunijos argumentai, kad dėl pertraukos laikotarpio dirbtinai perskirstoma krovinių vežimo keliais rinka ir ribojamos transporto įmonių, įsteigtų, anot šių valstybių narių ieškovių, „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose ir mažose valstybėse narėse, verslo galimybės, taigi dėl jo šių įmonių padėtis tampa kitokia negu „centrinėje arba vakarinėje Sąjungos dalyje“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių.

883 Šie argumentai iš esmės grindžiami teiginiu, kad, anot šių valstybių narių ieškovių, pervežimo operacijos yra reikalingiausios „centrinėje ir vakarinėje Sąjungos dalyje“ ir kad „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose ir mažose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės vykdo didžiąją dalį kabotažo operacijų Sąjungoje, o kitose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės daugiausia pervežimo operacijų vykdo savo valstybėse narėse.

884 Pažymėtina, kad galimas skirtingas poveikis transporto įmonėms, nelygu jų įsisteigimo valstybė narė, bet kuriuo atveju atsiranda dėl vykdomų operacijų skirtingo pobūdžio, kuris perteikiamas SESV 91 straipsnio 1 dalies b punkte; pagal šį punktą kabotažo operacijas, t. y. vežimo operacijas, kurias valstybėje narėje vykdo joje neįsisteigęs vežėjas, reikia skirti nuo vien nacionalinių vežimo operacijų, t. y. operacijų, kurias valstybėje narėje vykdo joje įsisteigęs vežėjas.

885 Taigi vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų negali pažeisti aplinkybė, kad tam tikroje valstybėje narėje vykdomoms vežimo operacijoms taikomos skirtingos taisyklės, kai šios operacijos skiriasi, pavyzdžiui, kai, kaip nagrinėjamu atveju, vykdomos kabotažo operacijos arba vežimo operacijos tik šalies viduje.

886 Dėl Maltos Respublikos argumento, kad dėl pertraukos laikotarpio Maltos vežėjai privalo pasibaigus kabotažo laikotarpiui išvykti į kitą valstybę narę arba sustabdyti veiklą pertraukos laikotarpiu, pažymėtina, kad, viena vertus, būtinybė išvykti į kitą valstybę narę buvo numatyta ir Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje, nes pagal šią nuostatą, kuri nebuvo iš dalies pakeista Reglamentu 2020/1055, transporto priemonė turi išvykti iš priimančiosios valstybės narės pasibaigus pirmajam kabotažo ciklui, kad prireikus ja būtų galima pradėti naują kabotažo ciklą po to, kai bus užbaigta tarptautinio vežimo į šią valstybę narę operacija.

887 Kita vertus, kaip priminta šio sprendimo 874 punkte, pertraukos laikotarpio laikymasis nereiškia, kad iš transporto įmonės reikalaujama sustabdyti bet kokią transporto veiklą. Iš tiesų tokiai įmonei nekliudoma vykdyti kitų vežimo operacijų, išskyrus kabotažo operacijas toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, pasibaigus pirmajam kabotažo ciklui. Maltos Respublikos argumentas iš tiesų grindžiamas prielaida, kad, nesant pertraukos laikotarpio, atitinkamos transporto įmonės ir toliau vykdytų kabotažo operacijas toje pačioje valstybėje narėje. Tačiau šis laikotarpis buvo nustatytas būtent siekiant užkirsti kelią tokiai nuolatinei ar tęstinei veiklai priimančiojoje valstybėje narėje.

888 Antra, Lietuvos Respublikos, Rumunijos ir Maltos Respublikos argumentą, kad pažeistas nediskriminavimo principas ir valstybių narių lygybės principas, reikia atmesti dėl tų pačių ką tik išvardytų priežasčių, nes jis iš esmės grindžiamas netiesioginėmis pasekmėmis, kylančiomis dėl, kaip teigiama, diskriminacijos tarp Sąjungoje įsisteigusių transporto įmonių. Tas pats pasakytina apie Lietuvos Respublikos nurodytą valstybių narių lygybės prieš Sutartis principo, įtvirtinto ESS 4 straipsnio 2 dalyje, pažeidimą, nes remdamasi šia nuostata ši valstybė narė nepateikia atskirų argumentų.

889 Be to, net darant prielaidą, kad ši nuostata kai kurioms valstybėms narėms daro didesnį netiesioginį poveikį, nepaisant to, kad yra vienodai taikoma, pakanka priminti, kad pagal šio sprendimo 332 punkte nurodytą Teisingumo Teismo jurisprudenciją Sąjungos teisės aktas, kuriuo siekiama suvienodinti valstybių narių teisės normas, negali būti laikomas diskriminaciniu, jeigu vienodai taikomas visoms valstybėms narėms, nes toks suderinimo aktas neišvengiamai sukelia skirtingų pasekmių, atsižvelgiant į tai, kokie buvo ankstesni skirtingų nacionalinės teisės sistemų aktai ir praktika.

890 Šių išvadų negali nuginčyti Rumunijos teiginys, grindžiamas bendru diskriminaciniu poveikiu, kurį sukelia visos „Judumo paketo“ nuostatos, dėl kurių ši valstybė narė pareiškė ieškinius bylose C-546/20–C-548/20. Byloje C-547/20 ji neįrodė, kad
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje įtvirtinta diskriminacija. Likusius argumentus dėl Reglamento 2020/1054 ir Direktyvos 2020/1057 reikia nagrinėti kartu su ieškinių pagrindais ir argumentais, kuriais bylose C-546/20 ir C-548/20 grindžiami reikalavimai dėl visų šių Sąjungos teisės aktų arba jų dalies panaikinimo.

891 Vadinasi, Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo antrą dalį, Rumunijos ieškinio trečiąjį pagrindą, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, ir Maltos Respublikos ieškinio trečiąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

c) Dėl SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimo

1) Šalių argumentai

892 Bulgarijos Respublika savo ieškinio ketvirtajame pagrinde, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, tvirtina, kad priimdamas šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 1 dalį.

893 Anot šios valstybės narės, pagal šio 91 straipsnio 1 dalį, kuri yra šio reglamento teisinis pagrindas, reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas priimtų sprendimą pagal įprastą teisėkūros procedūrą, pasikonsultavęs su EESRK ir ERK. Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis nebuvo įtrauktas į pasiūlymą dėl Įsisteigimo reglamento, taigi šie komitetai negalėjo jo išnagrinėti prieš pateikdami savo nuomones atitinkamai 2018 m. sausio 18 d. ir vasario 1 d. Vėliau nepasikonsultavęs su šiais komitetais dėl šio pasiūlymo esminio pakeitimo teisės aktų leidėjas pažeidė 91 straipsnio 1 dalį.

894 Bulgarijos Respublika nurodo, kad Teisingumo Teismas yra priėmęs sprendimą dėl pareigos konsultuotis per teisėkūros procedūrą tuomet, kai Parlamentas dar nebuvo viena iš teisėkūros institucijų, o turėjo tik patariamąjį vaidmenį, kaip šiuo metu EESRK ir ERK. Jis yra nusprendęs, kad reikalavimas konsultuotis su Parlamentu reiškia, kad reikia iš naujo konsultuotis kiekvieną kartą, kai galutinai priimtas tekstas, vertinamas visas, iš esmės skiriasi nuo to, dėl kurio jau buvo konsultuotasi su Parlamentu (šiuo klausimu žr. 1992 m. liepos 16 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-65/90, EU:C:1992:325, 16 punktą).

895 Kadangi šiuo metu šį patariamąjį vaidmenį pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį atlieka EESRK ir ERK, pirmesniame punkte nurodyta jurisprudencija pagal analogiją taikoma pareigai konsultuotis su šiais dviem komitetais. Vadinasi, nagrinėjamu atveju su jais turėjo būti iš naujo konsultuojamasi dėl esminio pakeitimo, kuriuo nustatytas pertraukos laikotarpis.

896 Būtų netikslu teigti, kad, kaip tvirtina Parlamentas, nėra precedento per teisėkūros procedūrą antrą kartą konsultuotis su komitetais. Pavyzdžiui, per teisėkūros procedūrą dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl sveikatos technologijų vertinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2011/24/ES (COM(2018) 51 *final*), į šio akto teisinį pagrindą buvo įtraukta papildoma nuostata ir dėl to Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė antrą kartą konsultuotis su EESRK.

897 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis pagrindas nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

898 Primintina, kad SESV 91 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog siekdami įgyvendinti SESV 90 straipsnį ir atsižvelgdami į transporto ypatumus Parlamentas ir Taryba, spręsdami pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir pasikonsultavę su EESRK ir ERK nustato, be kita ko, sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas.

899 Konstatuotina, kad iš šios nuostatos nėra akivaizdu, kad su EESRK ir ERK turi būti kiekvieną kartą iš naujo konsultuojamasi ketinant pakeisti teisės akto pasiūlymą.

900 Vis dėlto Bulgarijos Respublika tvirtina, kad pareiga konsultuotis su EESRK ir ERK nagrinėjamu atveju atsiranda pagal analogiją taikant 1992 m. liepos 16 d. Sprendime *Parlamentas / Taryba* (C-65/90, EU:C:1992:325) Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, kurioje patikslinta patariamojo vaidmens, kurį tuo metu per teisėkūros procedūrą turėjo Parlamentas, apimtis.

901 Pagal šią jurisprudenciją pareiga konsultuotis su Parlamentu per teisėkūros procedūrą Sutartyje numatytais atvejais reiškia reikalavimą iš naujo konsultuotis su šia institucija kiekvieną kartą, kai priimamas galutinis tekstas, vertinamas visas, iš esmės skiriasi nuo to, dėl kurio jau buvo konsultuojamasi su Parlamentu, išskyrus atvejus, kai pakeitimai iš esmės atitinka paties Parlamento išreikštą pageidavimą (šiuo klausimu žr. 1992 m. liepos 16 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-65/90, EU:C:1992:325, 16 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Šis reikalavimas reguliariai konsultuotis su Parlamentu yra esminis procedūrinis reikalavimas, kurio nesilaikant atitinkamas aktas tampa negaliojantis (šiuo klausimu žr. 1995 m. liepos 5 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-21/94, EU:C:1995:220, 17 punktą).

902 Vis dėlto nereikia nagrinėti, ar Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis, kiek juo nustatytas pertraukos laikotarpis, yra pasiūlymo dėl Įsisteigimo reglamento esminis pakeitimas, ir pažymėtina, kad, kaip tvirtina Parlamentas ir Taryba, šio sprendimo 900 ir 901 punktuose primintos jurisprudencijos negalima taikyti SESV 91 straipsnio 1 dalyje numatytai pareigai konsultuotis su EESRK ir ERK.

903 Pripažindamas, kad reikalavimas iš naujo konsultuotis su Parlamentu yra esminis procedūrinis reikalavimas, Teisingumo Teismas nusprendė, jog šis reikalavimas kyla dėl to, kad veiksmingas Parlamento dalyvavimas teisėkūros p yra esminis Sutartimi siekiamos institucinės pusiausvyros elementas ir kad ši kompetencija yra pagrindinio demokratijos principo, pagal kurį tauta valdymo funkciją atlieka per atstovaujamąją asamblėją, išraiška (šiuo klausimu žr. 1997 m. birželio 10 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-392/95, EU:C:1997:289, 14 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Tačiau šie teiginiai pagal analogiją netaikomi EESRK ir ERK.

904 Pirma, pažymėtina, kad EESRK bei ERK ir Parlamentas užima skirtingas vietas užtikrinant Sąjungos institucijų pusiausvyrą. Parlamentas yra viena iš ESS 13 straipsnio 1 dalyje išvardytų Sąjungos institucijų, o šiems komitetams taikomi straipsniai (vienam SESV 301–304 straipsniai, kitam – SESV 305–307 straipsniai) išdėstyti SESV šeštosios dalies I antraštinės dalies 3 skyriuje „Sąjungos patariamieji organai“.

905 Antra, ESS 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „Sąjungos veikla pagrįsta atstovaujamąja demokratija“. Šio straipsnio 2 dalyje patikslinta, kad, viena vertus, piliečiams Sąjungos lygmeniu tiesiogiai atstovaujama Parlamente ir, kita vertus, valstybėms narėms Europos Vadovų Taryboje atstovauja jų valstybių ar vyriausybių vadovai, o Taryboje – jų vyriausybės, pačios būdamos demokratiškai atskaitingos savo nacionaliniams parlamentams ar savo piliečiams. Tačiau pagal šį straipsnį EESRK ir ERK neturi demokratinio atstovavimo funkcijos.

906 Vadinasi, Bulgarijos Respublika nepagrįstai remiasi jurisprudencija dėl pareigos per teisėkūros procedūrą iš naujo konsultuotis su Parlamentu, siekdama pagrįsti teiginį, kad nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 1 dalį.

907 Šios išvados negali paneigti šios valstybės narės teiginys, kad yra precedentas, susijęs su teisėkūros procedūra dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl sveikatos technologijų vertinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2011/24/ES (COM(2018) 51 *final*), patvirtinantis pareigą iš naujo konsultuotis su EESRK ir ERK.

908 Kaip teisingai tvirtina Taryba, reikia skirti SESV 304 straipsnio pirmoje pastraipoje ir 307 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytus „Sutartyse numatytus atvejus“, kai privaloma konsultuotis su EESRK ir ERK, ir kitus atvejus, kai toks konsultavimasis neprivalomas ir dėl jo paliekama spręsti Parlamentui, Tarybai arba Komisijai, kaip ir nagrinėjamu atveju.

909 Taigi iš ankstesnės procedūros, per kurią viena iš šių Sąjungos institucijų manė, kad reikia iš naujo konsultuotis su vienu iš šių komitetų, nekyla pareigos iš naujo su jais konsultuotis.

910 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos ieškinio ketvirtąjį pagrindą, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

d) Dėl SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

911 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio trečiąjį pagrindą, Bulgarijos Respublika ieškinio penktajame pagrinde, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, Maltos Respublika ieškinio pirmajame pagrinde ir Lenkijos Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus, tvirtina, kad priimdamas
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė iš SESV 91 straipsnio 2 dalies (Maltos Respublikos atveju) arba iš šios nuostatos ir iš SESV 94 straipsnio kylančius reikalavimus. Bulgarijos Respublika taip pat teigia, kad pažeistas SESV 90 straipsnis, siejamas su ESS 3 straipsnio 3 dalimi.

912 Pirma, Bulgarijos Respublika tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu pažeistas SESV 90 straipsnis, siejamas su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalis ir 94 straipsnis, nes ši reglamento nuostata daro neigiamą poveikį gyvenimo lygiui ir užimtumui Bulgarijoje ir apskritai Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse ir transporto įmonių ekonominei padėčiai.

913 Toks poveikis yra išaugusio važiavimų be krovinių skaičiaus ir su tuo susijusių išlaidų pasekmė. Šiuo klausimu Bulgarijos Respublika teigia, kad nustačius pertraukos laikotarpį didelių išlaidų patirs ne tik Bulgarijos, bet ir kitų valstybių narių vežėjai, vykdantys kabotažo operacijas; remdamasi šio sprendimo 772 ir 796 punktuose nurodytais tyrimais ši valstybė narė tvirtina, kad iki 2035 m. kabotažo operacijų Sąjungoje sumažės iki 31 % ir kad Belgijos vežėjams tai gali kainuoti iki 24 mln. EUR per metus.

914 Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos svarbą, taip pat į valstybių narių solidarumą ir taip pažeidė ESS 3 straipsnio 3 dalies nuostatas.

915 Šias pasekmes nurodė ne tik Bulgarijos Respublika, bet ir kitos valstybės narės. Vis dėlto nebuvo atlikta jokio papildomo poveikio vertinimo, kad būtų galima nustatyti, kokiu mastu bus paveiktas gyvenimo ir užimtumo lygis tam tikruose regionuose ir pačios transporto paslaugos, taip pat šiuo klausimu nesikonsultuota su EESRK arba ERK.

916 Antra, kiek tai susiję su SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, Lietuvos Respublika, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytos priemonės poveikį

gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose ir transporto įrangos eksploatavimui. Lenkijos Respublika patikslina, kad, nors Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją, jo pareiga atsižvelgti į tam tikrų priemonių poveikį negali apsiriboti tik tuo, kad jis žino apie tą poveikį, nes priešingu atveju SESV 91 straipsnio 2 dalis taptų neveiksminga.

917 Anot Lietuvos Respublikos, ECIPE tyrimo dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai 13 puslapyje nurodyta, kad Sąjungos pakraščiuose esančių valstybių narių transporto sektoriuje dirbančių žmonių skaičius yra gerokai didesnis nei jos vakarinėje ir centrinėje dalyse esančiose valstybėse narėse. Taigi Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto kabotažo pertraukos laikotarpio neigiamas poveikis gyvenimo ir užimtumo lygiui bus didesnis pirmosiose valstybėse narėse ir pasireikš darbo netekimu ir darbuotojų migracija.

918 Prieš priimant Reglamentą 2020/1055 buvo galima vykdyti tris kabotažo operacijas kas septynias dienas, o nustačius pertraukos laikotarpį tą patį kiekį kabotažo operacijų bus galima vykdyti tik kas vienuolika dienų. Dėl to sumažės Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių veiklos apimtis, o tai reiškia, kad sumažės ir gyvenimo bei užimtumo lygis šiose valstybėse narėse.

919 Pavyzdžiui, kaip matyti iš specializuotoje spaudoje publikuoto straipsnio „Lithuania challenges the Mobility Package at the EU court“ („Lietuva ginčija judumo paketą Teisingumo Teisme“), Lietuvoje iki 35 000 transporto įmonių darbuotojų gali netekti darbo.

920 Maltos Respublika tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis turės rimtų pasekmių salose esančiose valstybėse narėse, kurios, kaip Maltos Respublika, yra labai priklausomos nuo susisiekimo jūra ir kombinuotojo vežimo maršrutų, įsisteigusioms transporto įmonėms, o Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į šias pasekmes. Reikalavimas Maltos vežėjams keturioms dienoms sustabdyti vežimo operacijas reikštų, kad jie būtų priversti savavališkai sustabdyti transporto veiklą, kad laikytųsi taisyklės, sukurtos tikroms kabotažo operacijoms, o ne salose esančiose valstybėse narėse įsisteigusiems vežėjams, vykdantiems veiklą žemyne.

921 Jūros atkarpa tarp Maltos ir žemyno daugiausia vyksta *ro-ro* laivai, kuriais gabenamos puspriekabės, o ne visos transporto priemonės. Nors Maltos vežėjai nevykdo kabotažo operacijų, kaip jos apibrėžtos Reglamente Nr. 1072/2009, t. y. nacionalinio vežimo operacijų kitoje valstybėje narėje, techniškai jų vykdomos vežimo operacijos Italijoje laikomos kabotažo operacijomis. Pagal šį reglamentą krovinių gabenimas jūra iš Maltos į Italiją nelaikomas „tarptautiniu vežimu“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio 2 punktą, nes puspriekabės gabenimas iš Italijos uosto į kitą Italijos vietą laikomas kabotažo operacija.

922 Kadangi šioje apibrėžtyje neatsižvelgiama į tokių salose esančių valstybių narių, kaip Malta, ypatumus ir išskirtinumą, Maltos vežėjai netenka galimybės pasinaudoti teisėmis, susijusiomis su tarptautinio vežimo paslaugų teikimu.

923 Kaip nurodyta KPMG atliktame tyrime „Ministry for Transport, Infrastructure and Capital Project – Market study: An impact assessment of Mobility Package I“ („Transporto, infrastruktūros ir investicijų projektų ministerija – Rinkos tyrimas: pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikio vertinimas“), pertraukos laikotarpis turės rimtų padarinių Maltos vežėjų veiklai. Dėl pertraukos laikotarpio apsunkinama saloje esančioje valstybėje narėje įsisteigusių transporto

įmonių, didžiąją dalį transporto veiklos vykdančių žemyne, logistika, didėja transporto sąnaudos, daromas neigiamas poveikis vežimo operacijų veiksmingumui, todėl kyla grėsmė Maltos vežėjų vykdomai tarptautinio vežimo veiklai, kaip tai suprantama pagal SESV 91 straipsnio 2 dalį.

924 Lenkijos Respublika teigia, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio pablogės gyvenimo ir užimtumo lygis tam tikruose valstybių narių, esančių Sąjungos pakraščiuose, regionuose; šiuo aspektu ji nurodo argumentus, kuriuos jau pateikė grįsdama reikalavimą panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir pagal kuriuos pareiga grąžinti transporto priemones lems papildomus ekonomiškai nepagrįstus važiavimus be krovinio.

925 Pertraukos laikotarpis gali lemti, kad iš rinkos pasitrauks vežėjai, nebegalintys vykdyti pelningos veiklos. Dėl to šiose valstybėse narėse sumažės darbo vietų transporto sektoriuje. Nebuvo atsižvelgta į faktą, kad 90 % transporto įmonių dirba mažiau nei dešimt žmonių ir kad MVĮ dirba 55 % transporto sektoriaus darbuotojų, o pertraukos laikotarpis itin neigiamai paveiks būtent šias transporto įmones. Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad šis sektorius Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse yra svarbesnis ekonomikai nei kitose valstybėse narėse, todėl darbo vietų panaikinimas Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse padarys itin daug žalos.

926 Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat neatsižvelgė į dėl nagrinėjamos priemonės suintensyvėjusį eismą keliuose, dėl kurio padaugėja spūsčių ir taip dar labiau pablogėja kelių infrastruktūros būklė. Šiomis aplinkybėmis reikėtų atsižvelgti į „ketvirtojo apkrovos laipsnio dėsnį“, įrodantį transporto priemonių poveikį kelių infrastruktūrai; pagal šį dėsnį kelių prastėjimo poveikis didėja eksponentiškai, didėjant transporto priemonės masei iki ketvirtojo apkrovos laipsnio. Nors sunkiasvorių krovininių transporto priemonių yra mažiau nei asmeninių transporto priemonių, jų poveikis infrastruktūrai daug didesnis. Be to, intensyvesnis kelių eismas kenkia gyvenimo kokybei netoli pagrindinių transporto mazgų esančiose vietovėse.

927 Lenkijos Respublika taip pat teigia, kad dėl su kelių transportu susijusių teisinių pakeitimų vidutiniškai 19 % padaugėtų vairuotojų rizikingo elgesio atvejų, o dėl to gali būti pažeisti įstatymai.

928 Trečia, dėl SESV 94 straipsnio pažeidimo Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad priimdamas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į transporto įmonių ekonominę padėtį.

929 Kadangi nepakankamai įvertinta padėtis Sąjungos transporto rinkoje ir su šia rinka susiję svarbūs valstybių narių geografiniai ypatumai, nebuvo atsižvelgta į dėl šioje nuostatoje numatyto pertraukos laikotarpio taikymo pablogėjusią Sąjungos pakraščiuose esančiose ir mažose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų ekonominę padėtį. Valstybės narės ieškovės primena, kad kabotažo operacijos sudaro daug didesnę šių vežėjų bendros transporto veiklos dalį nei vežėjų, įsisteigusių centrinėje Sąjungos dalyje esančiose valstybėse narėse.

930 Grįsdama argumentą, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis gali lemti šių vežėjų pasitraukimą iš rinkos, Lietuvos Respublika, be kita ko, remiasi šio sprendimo 772 ir 796 punktuose pateikta ECIPE tyrimo dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai bei specializuotoje spaudoje publikuotame straipsnyje minėto tyrimo „Belgams nepatinka pirmasis Judumo dokumentų rinkinys. Jie mano, kad dėl jame esančių nuostatų jų įmonės patirs nuostolių“ medžiaga.

931 Lenkijos Respublika pabrėžia, kad dėl pertraukos laikotarpio neigiamų pasekmių daugumai transporto įmonių kils rizika, kad kai kurios iš jų bankrutuos arba persikels į centrinėje Sąjungos dalyje esančias valstybes nares. Ši valstybė narė taip pat nurodo, kad nebuvo atsižvelgta į faktą, jog šios neigiamos pasekmės labiausiai paveiks MVĮ, o šios įmonės sudaro 90 % transporto įmonių.

932 Be to, anot Lenkijos Respublikos, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio priėmimas per COVID-19 pandemiją taip pat rodo, kad nebuvo atsižvelgta į vežėjų ekonominę padėtį. Pandemijos ekonominiai padariniai ypač justi transporto sektoriuje, nes jame mažėjo paklausa ir valstybės narės nustatė vidaus sienų kirtimo apribojimus. Tačiau šie padariniai jau egzistavo per teisėkūros procedūrą.

933 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

934 Pirma, reikia atmesti Bulgarijos Respublikos argumentus, grindžiamus SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, pažeidimu, nes kaip matyti iš šio sprendimo 423 ir 424 punktų, ESS 3 straipsnio 3 dalis nėra vienas iš parametrų, pagal kuriuos galima vertinti antrinės teisės nuostatos atitiktį pirminei teisei. Tas pats pasakytina apie SESV 90 straipsnį, pagal kurį Sutarčių tikslų transporto srityje siekiama „vykdant bendrą transporto politiką“.

935 Antra, dėl Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Maltos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, grindžiamų SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, primintina, kad pagal šią nuostatą patvirtindamas šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones, kuriomis siekiama įgyvendinti bendrą transporto politiką atsižvelgiant į transporto ypatumus, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi atsižvelgti į atvejus, kai šių priemonių taikymas gali turėti didelę įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui.

936 Kadangi Reglamentą 2020/1055 Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė remdamasis SESV 91 straipsnio 1 dalimi, ir šis teisinis pagrindas šiuose ieškiniuose neginčijamas, nustatydamas šio reglamento 1 straipsnio 4 punkto d papunktyje numatytą pertraukos laikotarpį jis turėjo atsižvelgti į reikalavimus, kylančius iš SESV 91 straipsnio 2 dalies.

937 Šiuo aspektu pažymėtina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 393–396 punktų, SESV 91 straipsnio 2 dalyje Sąjungos teisės aktų leidėjas įpareigojamas, kai patvirtina priemones pagal šio 91 straipsnio 1 dalį, „atsižvelgti“ į jų poveikį gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose ir transporto įrangos eksploatavimui, o tai yra platesnio įvairių esamų tikslų ir interesų suderinimo dalis. Be to, kaip išvados 285 punkte pažymėjo generalinis advokatas, žodžio „didelis“ vartojimas reiškia, kad nagrinėjamų priemonių taikymo poveikis šioje nuostatoje nurodytiems veiksniams turi būti didelis, nepakanka tiesiog poveikio.

938 Taigi iš SESV 91 straipsnio 2 dalies aišku, kad plati diskrecija, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas turi patvirtindamas priemones bendros transporto politikos srityje, nėra absoliučiai ribojama didelės įtakos gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui, su sąlyga, kad jis atsižvelgia į šiuos veiksnius.

939 Darytina išvada, kad vertindamas patvirtintos SESV 91 straipsnio 1 dalimi pagrįstos priemonės poveikį Sąjungos teisės aktų leidėjas turi proporcingai atsižvelgti į įvairius nagrinėjamus interesus, kad pasiektų savo nustatytus teisėtus tikslus. Vien tai, kad jis turi atsižvelgti į gyvenimo lygį ir užimtumą tam tikruose regionuose, taigi, ir į transporto įmonių ekonominius interesus,

nėra kliūtis šioms įmonėms taikyti privalomas priemones (pagal analogiją žr. 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Ispanija ir Suomija / Parlamentas ir Taryba*, (C-184/02 ir C-223/02, EU:C:2004:497, 72 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

940 Vadinasi, SESV 91 straipsnio 2 dalis iš esmės atspindi Sąjungos teisės aktų leidėjo pareigą veikti laikantis proporcingumo principo ir patvirtinti priemones, kurios yra tinkamos siekiamam tikslui įgyvendinti, akivaizdžiai neviršija to, kas būtina jam pasiekti, ir yra proporcingos šiam tikslui.

941 Šio sprendimo 859 punkte jau nurodyta, kad Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Maltos Respublikos ir Lenkijos Respublikos pateikti argumentai, grindžiami tuo, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu pažeistas proporcingumo principas, neleidžia teigti, kad šis principas buvo pažeistas.

942 Be to, kiek Bulgarijos Respublika priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui, kad prieš nustatydamas pertraukos laikotarpį jis iš naujo nesikonsultavo su EESRK ir ERK, šiuos argumentus reikia atmesti dėl šio sprendimo 898–910 punktuose išdėstytų priežasčių.

943 Taip pat pasakytina, kad ne tik buvo atmesti argumentai, pateikti nagrinėjant, kaip teigiama, padarytą proporcingumo principo pažeidimą, bet ir grįsdamos argumentus, kad pažeista SESV 91 straipsnio 2 dalis, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika nepateikė papildomų įrodymų, galinčių patvirtinti jų teiginius, kad pertraukos laikotarpis daro didelę įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui, į kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė, kai nustatė tokį laikotarpį, ir taip pažeidė šią nuostatą.

944 Kiek tai susiję su Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytos priemonės įtaka gyvenimo lygiui ir užimtumui, Lietuvos Respublika tvirtina, kad pertraukos laikotarpis neigiamai paveiks „Sąjungos pakraščiuose“ esančias valstybes nares, nes bus galima vykdyti tris kabotažo operacijas kas vienuolika dienų, o ne kas septynias dienas, kaip buvo numatyta anksčiau galiojusiose teisės normose. Vis dėlto, kaip nurodyta šio sprendimo 832 ir 833 punktuose, dėl pertraukos laikotarpio transporto įmonės nepraranda galimybės tęsti veiklą ir vykdyti kitas vežimo operacijas, išskyrus kabotažo operacijas toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, pirmiausia kabotažo operacijas kitoje priimančiojoje valstybėje narėje. Be to, kaip teisingai tvirtina Taryba ir kaip nurodyta šio sprendimo 834 ir 835 punktuose, dar prieš padarant pakeitimus Reglamentu 2020/1055 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje buvo nurodyta, jog tarp dviejų kabotažo ciklų tam tikrą laiką reikia skirti tarptautinio vežimo operacijoms, kad paskui atitinkama transporto priemone būtų galima vykdyti naują kabotažo ciklą toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

945 Kiek tai susiję su rizika, kad 35 000 Lietuvos transporto sektoriaus darbuotojų neteks darbo, pažymėtina, kad šis argumentas hipotetinis, be to, iš specializuotoje spaudoje publikuoto straipsnio, kuriuo grindžiama ši prognozė, matyti, kad ji paremta Lietuvos susisiekimo ministro pranešimu. Bet kuriuo atveju tokio pranešimo nepakanka, kad būtų įrodyta didelė įtaka užimtumui.

946 Dėl Lenkijos Respublikos argumento, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis daro didelę įtaką užimtumui, pažymėtina, kad ši valstybė narė savo teiginio, jog ši priemonė gali lemti vežėjų pasitraukimą iš rinkos, nes jie nebegalės vykdyti pelningos veiklos, nepatikslina tiek, kad būtų galima vertinti jo pagrįstumą.

Grįsdama savo argumentus ši valstybė narė vėl remiasi pareigos grąžinti transporto priemones pasekmėmis, t. y. papildomais važiavimais be krovinio, tačiau nepaaiškina, kaip šios pasekmės sietinos ir su pertraukos laikotarpiu.

947 Šiuo aspektu pažymėtina, kad pertraukos laikotarpio laikymasis savaime nereiškia, kad turi atsirasti papildomų važiavimų. Toks laikotarpis tik lemia, kad atitinkama transporto įmonė, nenorinti pertraukos laikotarpiu sustabdyti veiklos transporto priemone, šiuo laikotarpiu ta priemone gali vykdyti tik kitas vežimo operacijas, ne kabotažo operacijas toje pačioje valstybėje narėje, kurias galėtų vykdyti nesant tokio laikotarpio.

948 Vadinasi, Lenkijos Respublikos argumentai dėl pertraukos laikotarpio įtakos užimtumo lygiui taip pat laikytini spekuliatyviais, nes nepateikta konkrečių jų pagrįstumą patvirtinančių įrodymų.

949 Kiek tai susiję su Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytos priemonės įtaka transporto įrangos eksploatavimui ir gyvenimo kokybei netoli pagrindinių transporto mazgų esančiose vietovėse, Lenkijos Respublikos argumentus, grindžiamus tuo, kad dėl pertraukos laikotarpio labai suintensyvės kelių eismas, reikia atmesti dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos šio sprendimo 947 punkte. Be to, akivaizdu, kad tokia įtaka negali atsirasti dėl transporto priemonės nejudėjimo laikotarpio tuo atveju, jei pertraukos laikotarpiu neįmanoma vykdyti kitų vežimo operacijų nei kabotažo operacijos toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje.

950 Lenkijos Respublikos argumentai, kad dėl pertraukos laikotarpio gali padaugėti rizikingo elgesio atvejų, yra spekuliatyvūs, taigi jie neįrodo, kad pažeisti iš SESV 91 straipsnio 2 dalies kylantys reikalavimai.

951 Dėl Maltos Respublikos teiginio, kad pertraukos laikotarpis pažeidžia SESV 91 straipsnio 2 dalį, nes tam tikrą vežimo operaciją kvalifikuojant kaip tarptautinį vežimą arba kaip kabotažo operaciją neatsižvelgiama į specifinę Maltos geografinę padėtį, pakanka pažymėti, kad, kaip nurodo Parlamentas ir kaip pripažįsta ši valstybė narė, tokį kvalifikavimą lemia Reglamento Nr. 1072/2009 2 straipsnio 2 ir 6 punktuose pateiktos apibrėžtys, o šios nuostatos nebuvo iš dalies pakeistos Reglamentu 2020/1055 ir bet kuriuo atveju jose reglamentuojami kiti klausimai, ne pertraukos laikotarpis. Taigi pakanka konstatuoti, kad šie argumentai neįrodo, jog Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu pažeista SESV 91 straipsnio 2 dalis.

952 Trečia, dėl Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, grindžiamų SESV 94 straipsnio pažeidimu, pažymėtina, kad ši nuostata, pagal kurią pagal Sutartis imantis bet kurių priemonių, „susijusių su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis“, turi būti atsižvelgiama į vežėjų ekonominę padėtį, nagrinėjamu atveju nėra svarbi. Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje, kiek jame nustatytas pertraukos laikotarpis tarp dviejų kabotažo ciklų toje pačioje valstybėje narėje, reglamentuojami ne transporto įkainiai ar krovinių arba keleivių gabenimo sąlygos, o tvarka, kaip vežėjas gali pabaigęs pirmąjį kabotažo ciklą priimančiojoje valstybėje narėje pradėti naują kabotažo ciklą toje pačioje valstybėje narėje.

953 Vadinasi, Lietuvos Respublikos ieškinio trečiąjį pagrindą, Bulgarijos Respublikos ieškinio penktąjį pagrindą, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, Maltos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą ir Lenkijos Respublikos ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

e) Dėl SESV garantuojamų pagrindinių laisvių pažeidimo

1) Šalių argumentai

954 Pirma, Lietuvos Respublika savo ieškinio antrojo pagrindo pirmoje dalyje tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis pažeidžia SESV 26 straipsnį, nes ši reglamento nuostata trukdo veikti vidaus rinkai ir riboja logistikos grandinės veiksmingumą.

955 Tai, kad SESV 26 straipsnyje įtvirtintas tikslas sukurti vidaus rinką įgyvendinamas ir sukonkretinamas kitomis Sutarčių nuostatomis, nereiškia, kad šis straipsnis nesvarbus; tai Teisingumo Teismas pripažino 2017 m. balandžio 27 d. Sprendime *Pinckernelle* (C-535/15, EU:C:2017:315, 43 ir 44 punktai).

956 Nors bendra transporto politika konkrečiai reglamentuojama SESV trečiosios dalies VI antraštinėje dalyje, transporto srityje taikomi vidaus rinkos principai, nes šia bendra politika siekiama tik papildyti ir šioje srityje veiksmingiau įgyvendinti pagrindines laisves, pirmiausia laisvę teikti paslaugas, kuria grindžiama ši bendra politika.

957 Vis dėlto Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis nepadeda įgyvendinti šio reglamento tikslo užkirsti kelią konkurencijos iškraipymams, nes juo kabotažas ribojamas taip, kad iš esmės paneigiamas bendros rinkos siekis. Poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje (dalis 2/2, p. 48) akcentuota būtinybė išlaikyti jau pasiektą liberalizavimo lygį, nurodant, kad numatytų teisės normų pakeitimų tikslas yra ne pakeisti esamą liberalizavimo lygį, bet pagerinti taisyklių įgyvendinimą. Be to, šio reglamento 20 konstatuojamojoje dalyje taip pat numatyta, kad turi būti išlaikomas iki šiol užtikrintas liberalizavimo lygis.

958 Vežėjų nerezidentų teikiamų transporto paslaugų ribojimai yra esminė laisvės teikti paslaugas kliūtis. Teisingumo Teismas 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220) 70 punkte konstatavo, kad nenustačiusi sąlygų, kurioms esant vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, Taryba pažeidė Sutartis.

959 Belgijos Karalystės, Danijos Karalystės, Vokietijos Federacinės Respublikos, Graikijos Respublikos, Ispanijos Karalystės, Prancūzijos Respublikos, Airijos, Italijos Respublikos, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, Nyderlandų Karalystės, Austrijos Respublikos, Portugalijos Respublikos, Suomijos Respublikos, Švedijos Karalystės, Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (Europos Sąjungos valstybių narių) ir Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos, Slovakijos Respublikos sutartyje dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo į Europos Sąjungą (OL L 236, 2003, p. 17), Lietuvos Respublikos pasirašytoje 2003 m. balandžio 16 d. ir įsigaliojusioje 2004 m. gegužės 1 d., buvo numatyta atverti Sąjungos krovinių vežimo keliais rinką Lietuvoje įsisteigusiems vežėjams ir ne vėliau kaip per penkerius metus nuo įstojimo į Sąjungą dienos panaikinti bet kokius Lietuvos vežėjų kitose valstybėse narėse teikiamų paslaugų ribojimus. Iš narystės Sąjungoje Lietuva tikisi laisvos ir atviros rinkos reguliavimo. Tačiau nustačius pertraukos laikotarpį atsirado daugiau paslaugų teikimo kelių transporto srityje ribojimų.

960 Savo Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“(COM(2011) 144 *final*, p. 12 ir 21) Komisija nustatė tikslą „toliau atverti kelių transporto rinkas“ ir, visų pirma, „šalinti likusius kabotažo apribojimus“.

961 Taigi Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis ne tik nesuderinamas su šiais tikslais, bet iš esmės trukdo veikti vidaus rinkai ir veiksmingai teikti paslaugas transporto sektoriuje, nes juo netiesiogiai diskriminuojamos Sąjungos pakraščiuose esančios ir mažos valstybės narės.

962 Lietuvos Respublika taip pat tvirtina, kad laisvė teikti paslaugas atitinkamuose veiklos sektoriuose neturėtų skirtis, jei tam nėra objektyvių priežasčių. Oro transporto sektoriuje visi kabotažo ribojimai buvo panaikinti siekiant skatinti šio sektoriaus plėtrą ir pagerinti naudotojams siūlomų paslaugų kokybę. O kelių transporto sektoriuje, priešingai, vietoj laukto liberalizavimo patvirtintos priemonės, dėl kurių valstybių narių rinka uždaryta vežėjams nerezidentams, o tai trukdo sektoriaus plėtrai ir paslaugų optimizavimui.

963 Antra, Bulgarijos Respublika savo ieškinio septintojo pagrindo, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, pirmoje dalyje tvirtina, kad šia nuostata pažeidžiama SESV 58 straipsnio 1 dalis, siejama su SESV 91 straipsniu.

964 Anot šios valstybės narės, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis labai riboja laisvę teikti transporto paslaugas, kurią vežėjams garantuoja bendra transporto politika.

965 Kaip matyti iš 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220) 64 ir 65 punktų, pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies a ir b punktus Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo įtvirtinti laisvę teikti paslaugas transporto srityje ir, atsižvelgdamas į su laisve teikti paslaugas susijusius reikalavimus, pašalinti bet kokią paslaugų teikėjų diskriminaciją dėl pilietybės arba dėl to, kad jie įsisteigę kitoje valstybėje narėje nei ta, kur teikiamos paslaugos. Be to, šiuo klausimu Sąjungos teisės aktų leidėjas neturi diskrecijos, kuria gali naudotis kitose bendros transporto politikos srityse.

966 Reglamentu Nr. 1072/2009 buvo siekiama pašalinti tokią diskriminaciją ir galimybių patekti į valstybių narių rinką ribojimus, laipsniškai sukuriant Sąjungos bendrąją rinką, tačiau pertraukos laikotarpis vėl sukūrė diskriminaciją ir yra žingsnis atgal kuriant bendrą transporto politiką. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas neįvykdė savo pareigos užtikrinti laisvės teikti paslaugas principų taikymą įgyvendinant bendrą transporto politiką.

967 Be to, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje nustatytas laisvės teikti transporto paslaugas ribojimas nepateisinamas, nes ši nuostata yra neproporcinga.

968 Tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad šį klausimą reglamentuoja ir SESV 56 straipsnis, Bulgarijos Respublika patikslina, kad jos ieškinio pagrindas grindžiamas ir šiuo straipsniu.

969 Trečia, Bulgarijos Respublika savo ieškinio septintojo pagrindo, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, antroje dalyje tvirtina, kad dėl rimtų pasekmių laisvam prekių judėjimui ši nuostata turi būti laikoma kiekybiniams ribojimams lygiaverte priemone, draudžiama pagal SESV 34 ir 35 straipsnius.

970 Ši valstybė narė primena, kad pagal SESV 36 straipsnį tokia priemonė gali būti pateisinama tik tuomet, jeigu ja siekiama tam tikrų tikslų ir ji nėra savavališka diskriminacijos priemonė ar paslėptas valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimas. Pagal suformuotą jurisprudenciją nacionalinės priemonės, galinčios apriboti galimybę pasinaudoti pagal Sutartis užtikrintomis pagrindinėmis laisvėmis ar naudojimąsi jomis padaryti mažiau patrauklų, gali būti leistinos, tik jeigu jomis siekiama bendrojo intereso tikslo, jos yra tinkamos šiam tikslui pasiekti ir neviršija to, kas reikalinga jam pasiekti. Dėl kituose ieškinio pagrinduose nurodytų priežasčių Bulgarijos Respublika mano, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis yra neproporcingas, todėl nepateisinamas.

971 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

972 Kiek tai susiję su Lietuvos Respublikos nurodytu SESV 26 straipsnio pažeidimu, primintina, kad pagal šio straipsnio 1 dalį „Sąjunga, siekdama sukurti vidaus rinką ar užtikrinti jos veikimą, imasi priemonių pagal atitinkamas Sutarčių nuostatas“, o 2 dalyje nustatyta, kad „[v]idaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje pagal Sutarčių nuostatas užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas“.

973 Taigi, kaip išvados 678 punkte pažymėjo generalinis advokatas, SESV 26 straipsniu negalima remtis kaip savarankišku pagrindu, antraip bus nepaisoma jo taikymo srities ir kitų reikšmingų SESV nuostatų, visų pirma SESV 58 straipsnio 1 dalies. Tokia išvada juo labiau peršasi, kai priemonė, kurios teisėtumas ginčijamas, nagrinėjamu atveju
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis, susijusi su laisve teikti paslaugas transporto srityje, kuriai pirminėje teisėje nustatyta speciali teisinė tvarka (šiuo klausimu žr. 2014 m. kovo 18 d. Sprendimo *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 36 punktą).

974 Kaip nurodyta šio sprendimo 352–358 punktuose ir kaip pripažįsta Lietuvos Respublika, laisvę teikti paslaugas šioje srityje reglamentuoja ne SESV 56 straipsnis, kuriame reglamentuojama laisvė teikti paslaugas apskritai, o speciali nuostata – SESV 58 straipsnio 1 dalis, pagal kurią „[l]aisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos“, t. y. SESV trečiosios dalies VI antraštinės dalies, kurią sudaro SESV 90–100 straipsniai, nuostatos. Transporto įmonės turi teisę laisvai teikti paslaugas tik tiek, kiek ši teisė buvo suteikta Sąjungos teisės aktų leidėjo remiantis SESV nuostatomis dėl bendros transporto politikos, visų pirma SESV 91 straipsnio 1 dalimi, priimtais antrinės teisės aktais.

975 Būtent toks yra Reglamento 2020/1055 tikslas; šį teisės aktą Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė remdamasis minėta nuostata, kurios b punkte numatyta, kad teisės aktų leidėjas nustato sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, ir taip, kaip konstatuota šio sprendimo 884 punkte, kabotažo operacijos atskiriamos nuo vien tos valstybės narės vežimo operacijų.

976 Taip pat reikia patikslinti, kad šiuo aspektu nėra svarbi Lietuvos Respublikos nurodyta aplinkybė, kad 2017 m. balandžio 27 d. Sprendime *Pinckernelle* (C-535/15, EU:C:2017:315, 42–44 punktai), priimtame byloje, susijusioje su cheminių medžiagų eksportu į trečiąją šalį, Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į SESV 26 straipsnį, sąvoką „tiekimas rinkai“, kaip ji suprantama pagal toje byloje nagrinėtą remiantis SESV 114 straipsniu priimtą Sąjungos reglamentą, aiškino kaip susijusią su vidaus rinka.

977 Dėl Lietuvos Respublikos ir Bulgarijos Respublikos argumentų, grindžiamų laisvės teikti paslaugas transporto srityje pažeidimu, primintina, kad, pirma, dėl šio sprendimo 832–837 punktuose nurodytų priežasčių Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis negali būti laikomas keliančiu grėsmę iki šiol pasiektam liberalizavimo lygiui. Reglamentu 2020/1055 Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė išlaikyti anksčiau kabotažo operacijoms taikytą teisinę tvarką, pagal kurią Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje buvo reikalaujama tarp dviejų kabotažo ciklų tam tikrą laiką skirti tarptautinio vežimo operacijoms atitinkama transporto priemone, kad paskui ja būtų galima vykdyti naują kabotažo ciklą toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje. Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo šią teisinę tvarką padaryti aiškesnę, numatydamas papildomą priemonę – pertraukos laikotarpį, kuris užtikrintų laikinąjį kabotažo pobūdį, ir taip būtų paisoma tikslo, kurio teisės aktų leidėjas siekė priimdamas Reglamentą Nr. 1072/2009. Taigi reikia atmesti Lietuvos Respublikos argumentą, kad 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu trukdoma veikti vidaus rinkai ir kabotažas ribojamas taip, jog iš esmės paneigiamas bendros rinkos siekis.

978 Šiuo aspektu reikia pridurti, kad nors Lietuvos Respublika tvirtina, jog Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu ribojamas logistikos grandinių veiksmingumas, ji nepateikia jokių konkrečių įrodymų šiam teiginiui pagrįsti, taigi jį reikia atmesti.

979 Antra, dėl šio sprendimo 872–891 punktuose nurodytų priežasčių negalima tvirtinti, kad ši nuostata yra laisvės teikti paslaugas ribojimas, kuriuo diskriminuojamos, anot šios valstybės narės, „Sąjungos pakraščiuose esančios“ ir mažos valstybės narės.

980 Trečia, dėl 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220), kuriuo remiasi Lietuvos Respublika ir Bulgarijos Respublika, pažymėtina, kad to sprendimo 67 ir 70 punktuose Teisingumo Teismas konstatavo, jog Taryba, kaip turinti teisėkūros institucijos statusą, jai suteiktą pagal EEB sutartį, pažeidė Sutartis, nes nevykdė jai pagal EEB sutarties 75 straipsnį (dabar – SESV 91 straipsnis) suteiktų įgaliojimų, be kita ko, liberalizuojant paslaugų teikimą transporto srityje nustatyti sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas.

981 Vadinasi, šia jurisprudencija negalima remtis nagrinėjamu atveju, siekiant ginčyti teisės nuostatos, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė įgyvendindamas SESV 91 straipsnyje numatytus įgaliojimus, teisėtumą.

982 Dėl to, kiek Bulgarijos Respublika konkrečiai remiasi 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220) 64 ir 65 punktais, pakanka priminti, kad tuose punktuose Teisingumo Teismas konstatavo, jog pagal EEB sutarties 75 straipsnį (dabar – SESV 91 straipsnis) Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo sukurti laisvę teikti paslaugas transporto srityje ir šiuo klausimu neturi diskrecijos, kuria gali naudotis kitose transporto politikos srityse. Taip pat pasakytina, kad, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas vykdo šiuos įgaliojimus, siekdamas nustatyti laisvės teikti paslaugas transporto srityje įgyvendinimo tvarką, visų pirma patvirtinti kabotažo operacijoms taikomą tvarką, kaip priminta šio sprendimo 242 ir 247 punktuose, jis turi plačią diskreciją, kad suderintų skirtingus esamus interesus; kaip nurodyta nagrinėjant ieškinių pagrindus, grindžiamus proporcingumo principo pažeidimu, priimant Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį ši diskrecija nebuvo viršyta.

983 Ketvirta, dėl Lietuvos Respublikos argumento, kad pažeista jos stojimo į Sąjungą sutartis, pakanka konstatuoti, kad ši valstybė narė tik pateikia bendrus teiginius ir nenurodo sutarties nuostatų, kuriose būtų numatyta panaikinti bet kokius ribojimus Lietuvos vežėjams teikti transporto

paslaugas kitose valstybėse narėse, prireikus nustatant šiems vežėjams tvarką, leidžiančią nukrypti nuo nuostatų, Sąjungos teisės aktų leidėjo priimtų pagal SESV 91 straipsnį ir taikomų kitų valstybių narių vežėjams keliais.

984 Penkta, dėl argumento, grindžiamo Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 *final*) nustatytų tikslų nepaisymu, primintina, kad ji pateikta Komisijos komunikate, taigi yra neprivalomojo pobūdžio. Vadinasi,
Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio teisėtumo negalima vertinti atsižvelgiant į šią Baltąją knygą.

985 Šešta, argumentą, grindžiamą kabotažo operacijoms oro transporto sektoriuje taikomos tvarkos pakeitimu, reikia atmesti dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos šio sprendimo 836 punkte.

986 Dėl Bulgarijos Respublikos argumentų, grindžiamų laisvo prekių judėjimo pažeidimu, pažymėtina, kad ši valstybė narė nenurodo, kaip Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis riboja šią laisvę ir kaip jo padariniai prilygsta šios valstybės narės minimiems kiekybiniams ribojimams.

987 Konkrečiai kalbant, išskyrus priminimą apie SESV 34–36 straipsnius ir jurisprudenciją dėl aplinkybių, kuriomis tokie kiekybiniai ribojimai gali būti laikomi pateisinamais pagal SESV 36 straipsnį, ši valstybė narė tik pateikia nuorodą į argumentus, kuriais rėmėsi grįsdama savo ieškinio antrąjį pagrindą, o tas pagrindas šio sprendimo 859 ir 891 punktuose buvo pripažintas nepagrįstu.

988 Vadinasi, Lietuvos Respublikos ieškinio antrojo pagrindo pirmą dalį ir Bulgarijos Respublikos ieškinio septintojo pagrindo, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, abi dalis reikia atmesti kaip nepagrįstas.

f) Dėl Sąjungos teisės normų ir Sąjungos įsipareigojimų aplinkos apsaugos srityje pažeidimo

1) Šalių argumentai

989 Lietuvos Respublika savo ieškinio pirmajame pagrinde, Bulgarijos Respublika ieškinio pirmojo pagrindo, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, abiejose dalyse, Lenkijos Respublika ieškinio pagrinde dėl visų ginčijamų šio reglamento nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, tvirtina, kad priimdamas šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė Sąjungos teisės normas aplinkos apsaugos srityje. Lietuvos Respublika nurodo, kad pažeista ESS 3 straipsnio 3 dalis ir SESV 11 bei 191 straipsniai, taip pat Sąjungos aplinkos ir klimato kaitos politika. Bulgarijos Respublika teigia, kad, pirma, pažeistas SESV 90 straipsnis, siejamas su ESS 3 straipsnio 3 dalimi ir SESV 11 straipsniu, taip pat Chartijos 37 straipsnis ir, antra, ESS 3 straipsnio 5 dalis, SESV 208 straipsnio 2 dalis bei SESV 216 straipsnio 2 dalis ir Paryžiaus susitarimas. Lenkijos Respublika nurodo, kad pažeistas SESV 11 straipsnis ir Chartijos 37 straipsnis.

990 Pirma, Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika tvirtina, kad pagal ESS 3 straipsnio 3 dalį, SESV 11 straipsnį, SESV 90 straipsnį, siejamą su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 191 straipsnį ir Chartijos 37 straipsnį Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo atsižvelgti į aplinkos apsaugos reikalavimus tiek formuodamas ir įgyvendindamas kitas Sąjungos politikos

kryptis nei susijusios su aplinkos apsauga ir kova su klimato kaita, tiek įgyvendindamas kitus Sąjungos veiksmus. Į SESV 191 straipsnyje nustatytą aplinkos apsaugos tikslą negali būti atsižvelgta ir jis negali būti pasiektas vien pagal SESV 192 straipsnį patvirtintomis priemonėmis, vykdant atskirą ir savarankišką politiką. SESV 11 straipsnyje įtvirtintas integracijos principas leidžia suderinti aplinkos apsaugos tikslus ir reikalavimus su kitais Sąjungos siekiamais interesais ir tikslais.

991 Anot Lenkijos Respublikos, aiškinimas, kad SESV 11 straipsnis susijęs su Sąjungos teisės sritimis, o ne su konkrečiomis priemonėmis, neleistų įgyvendinti šia nuostata siekiamo tikslo. Taip pat negalima pritarti aiškinimui, kad priimdamas teisės normas kitoje srityje nei aplinka Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė į aplinkos srityje jau priimtus aktus. Tai, kad Reglamentas 2020/1055 yra dalis didesnio teisės aktų rinkinio, kuriuo siekiama dekarbonizuoti kelių transporto sektorių, neįrodo, kad buvo tinkamai atsižvelgta į šio reglamento poveikį aplinkai, visų pirma galimybę pasiekti aplinkos apsaugos tikslus, nustatytus aplinkos srityje Sąjungos priimtuose dokumentuose ir aktuose. Be to, taip pat negalima teigti, kad, nustačius tikslus šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimo srityje, šie tikslai išliks nekintantys, nepaisant to, kokių papildomų emisijų ateityje atsiras įgyvendinus įsipareigojimus pagal naujus Sąjungos teisės aktus.

992 Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika pritaria generalinio advokato L. A. Geelhoed išvados byloje *Austrija / Parlamentas ir Taryba* (C-161/04, EU:C:2006:66) 59 ir 60 punktuose pateiktam aiškinimui, pagal kurį SESV 11 straipsniu, kaip Sąjungos teisės akto teisėtumo kontrolės standartu, galima remtis, jei į ekologinius interesus visiškai neatsižvelgta. Kai nustatoma, kad konkreti priemonė, kurios ėmėsi Sąjungos teisės aktų leidėjas, trukdo įgyvendinti jo kituose antrinės teisės aktuose, priimtuose aplinkos srityje, nustatytus tikslus, teisės aktų leidėjas privalo derinti priešingus interesus ir prireikus atitinkamai pakeisti aplinkos srityje taikytinus teisės aktus.

993 Nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas neįvykdė šios pareigos, nes neišnagrinėjo Reglamente 2020/1055 numatytų priemonių, pirmiausia pertraukos laikotarpio, poveikio aplinkos apsaugos reikalavimams.

994 Bulgarijos Respublika tvirtina, kad, nors tai, kad priemonė nedaro teigiamo poveikio aplinkai, savaime nėra Sąjungos teisės normų aplinkos apsaugos srityje pažeidimas, Reglamente 2020/1055 numatytos priemonės, ypač pertraukos laikotarpis, akivaizdžiai jas pažeidžia ir netgi gali lemti, kad daug kitų priemonių, skirtų aplinkai saugoti ir išmetamų teršalų kiekiui mažinti, neteks prasmės.

995 Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad Reglamente 2020/1055 numatytų priemonių, pirmiausia minėto pertraukos laikotarpio, įgyvendinimas lemia papildomus važiavimus sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis, tarp jų ir važiavimus be krovinio, o dėl to išmetamas CO2 ir oro teršalai, sukeliantys daug sveikatos problemų. Anot Lietuvos Respublikos, šių nepatogumų atsiranda, be kita ko, dėl įpareigojimo, kad transporto priemonės išvyktų iš priimančiosios valstybės narės teritorijos pasibaigus kabotažo ciklui, nes nustatytas pertraukos laikotarpis.

996 Šios valstybės narės nurodo, kad, vadovaujantis ECIPE tyrimu „Papildomi 4 milijonai tonų CO2 dėl pasiūlymo dėl kabotažą reglamentuojančių Sąjungos teisės normų Judumo dokumentų rinkinyje“ ir ECIPE tyrimu dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai, atliktais remiantis KPMG skaičiavimais, susijusiais su Bulgarijos tarptautinio vežimo sektoriumi, ir Eurostato duomenimis, dėl kabotažą reglamentuojančių teisės nuostatų pakeitimo projekto atsirandantis papildomas išmetamas CO2 kiekis visoje Sąjungoje sudaro maždaug keturis milijonus tonų.

997 Šios pasekmės aplinkai prisideda prie kitų Reglamente 2020/1055 numatytų priemonių pasekmių. Remiantis pačios Lenkijos Respublikos vertinimais, dėl papildomų važiavimų be krovinio, atsirandančių dėl pareigos grąžinti transporto priemones, taikomos tarptautinį vežimą vykdančių ir sunkesnių nei 2,5 t Lenkijos transporto priemonių parkui, bus išmesta 672 024 t CO2. Ši valstybė narė taip pat pažymi, kad pagal IRU prognozes, pateiktas 2018 m. spalio 26 d. atvirame laiške, vien dėl pagal Reglamentą 2020/1055 privalomo transporto priemonių grąžinimo bus išmesta papildomai iki 100 000 t CO2 per metus. KPMG ataskaitoje „Laikinojo susitarimo dėl Pirmojo judumo dokumentų rinkinio poveikio vertinimas“ remiantis Bulgarijos pavydžiu taip pat aiškiai nurodyta, kad dėl transporto priemonių privalomo grąžinimo į Bulgariją išmetamo CO2 kiekis per metus padidės ir sieks apie 71 000 t.

998 Anot Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos, šis papildomas išmetamo CO2 kiekis gali trukdyti įgyvendinti Žaliajame kurse Komisijos nustatytus klimato tikslus, kuriems 2019 m. gruodžio 12 d. pritarė Europos Vadovų Taryba ir kuriuos Sąjunga ketina pasiekti iki 2050 m. Be to, Lenkijos Respublika pateikia nuorodą į 2020 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatą Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“.

999 Lenkijos Respublika teigia, kad papildomas išmestas CO2 kiekis gali trukdyti valstybėms narėms pasiekti Reglamente 2018/842 nustatytus tikslus.

1000 Anot Lenkijos Respublikos, papildomi išmesti oro teršalai gali labai kliudyti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus pagal Direktyvą 2016/2284. Šie papildomai išmesti teršalai taip pat gali pakenkti Direktyva 2008/50 siekiamiems tikslams.

1001 Lietuvos Respublika teigia, kad taip pat reikia atsižvelgti į 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021, p. 1), kurio 2 straipsnyje dėl poveikio klimatui neutralumo tikslo numatyta, kad šis tikslas turi būti pasiektas ne vėliau kaip 2050 m. ir kad Sąjungos institucijos ir valstybės narės privalo imtis būtinų priemonių, kad sudarytų sąlygas bendrai įgyvendinti šį tikslą, atsižvelgdamos į tai, kad svarbu skatinti tiek valstybių narių tarpusavio sąžiningumą ir solidarumą, tiek išlaidų efektyvumą siekiant šio tikslo.

1002 Nors kai kurios valstybės narės ir Komisija nurodė, kad reikia atsižvelgti į siūlomų priemonių, be kita ko, pareigos grąžinti transporto priemones ir kabotažo operacijų apribojimų, poveikį važiavimų be krovinio skaičiaus ir išmetamo CO2 kiekio didėjimui, ir pabrėžė, kad reikia atlikti visų šių priemonių poveikio Sąjungos lygmeniu vertinimą, Sąjungos teisės aktų leidėjas nekreipė dėmesio į šiuos nuogąstavimus. Tai, kad už transportą atsakinga Komisijos narė A.-I. Vălean pranešė apie 2020 m. pabaigoje atliktus papildomus privalomo transporto priemonių grąžinimo į įsisteigimo valstybę narę kas aštuonias savaites ir kombinuotojo vežimo operacijoms taikomų ribojimų poveikio vertinimus, niekaip nekompensuoja šio nepaisymo.

1003 Priešingai, tyrimas „Nuostatos poveikio vertinimas atliekant Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 peržiūrą“ ir 2020 m. lapkričio mėn. tyrimas *Mobility Package 1 – Data gathering and analysis of the impacts of cabotage restrictions on combined transport road legs – Final report* („Pirmasis judumo dokumentų rinkinys – Duomenų rinkimas ir kabotažo apribojimų poveikio mišriajam vežimui kelio atkarpomis analizė – Galutinė ataskaita“) patvirtina su pertraukos laikotarpiu susijusių priekaištų pagrįstumą.

1004 Antra, Bulgarijos Respublika tvirtina, kad pertraukos laikotarpis pažeidžia aplinkos apsaugos reikalavimus, kylančius iš tarptautinių Sąjungos įsipareigojimų. Ši valstybė narė primena, kad pagal SESV 208 straipsnio 2 dalį „Sąjunga ir valstybės narės laikosi įsipareigojimų ir atsižvelgia į tikslus, kuriems jos pritarė Jungtinėse Tautose ir kitose kompetentingose tarptautinėse organizacijose“, o pagal SESV 216 straipsnio 2 dalį „Sąjungos sudaryti susitarimai yra privalomi Sąjungos institucijoms ir valstybėms narėms“.

1005 Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo atsižvelgti į įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą, priimtą pagal UNFCCC ir Sąjungos vardu patvirtintą 2016 m. spalio 5 d. Tarybos sprendimu (ES) 2016/1841 dėl Paryžiaus susitarimo, priimto pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, sudarymo Europos Sąjungos vardu (OL L 282, 2016, p. 1), ir šio susitarimo tikslus.

1006 Bulgarijos Respublika pažymi, kad pagal Paryžiaus susitarimo 4 straipsnį šie tikslai yra „kuo greičiau pasiekti tašką, kai išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų pasaulinis kiekis bus didžiausias ir pradės mažėti“, „[paskui] sparčiai mažinti šį kiekį, rem[iantis] geriausiomis turimomis mokslo žiniomis“, ir skatinti „aplinkosauginį naudingumą“, o šio susitarimo 2 straipsnyje numatytas tikslas skatinti „atsparumą klimato kaitai ir mažu išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu pasižyminčią plėtrą“.

1007 Ši valstybė narė taip pat primena, kad 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO2 kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019, p. 202), 2 konstatuojamojoje dalyje numatyta, jog, „siekiant prisidėti prie Paryžiaus susitarimo tikslų, reikia paspartinti viso transporto sektoriaus pertvarkymą, kad išmetamų teršalų kiekis būtų lygus nuliui“, ir „nedelsiant drastiškai sumažinti mūsų sveikatai ir aplinkai labai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį“. Bulgarijos Respublika nurodo kad 2019 m. gruodžio 12 d. išvadose Europos Vadovų Taryba konstatavo, kad „su poveikio klimatui neutralumo tikslu turi būti suderinami ir jį įgyvendinti turi padėti visi atitinkami Sąjungos teisės aktai ir politika, kartu laikantis vienodų sąlygų principo“.

1008 Vis dėlto Reglamente 2020/1055 nurodytos priemonės, būtent pertraukos laikotarpis, prieštarauja Paryžiaus susitarimo tikslams, o tai yra SESV 208 straipsnio 2 dalies ir SESV 216 straipsnio 2 dalies pažeidimas.

1009 Be to, Bulgarijos Respublika tvirtina, kad pagal ESS 3 straipsnio 5 dalį Sąjunga turi prisidėti „prie griežto tarptautinės teisės laikymosi ir jos plėtojimo“. Vadinasi, priimdamas Sąjungos teisės aktą Sąjungos teisės aktų leidėjas turi laikytis visos tarptautinės teisės. O Reglamentas 2020/1055 nesuderinamas su šia teise.

1010 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1011 Siekiant nustatyti Sąjungos teisės normas aplinkos apsaugos srityje, kurių pažeidimu galima remtis nagrinėjamu atveju, pirma, dėl šio sprendimo 423, 424 ir 934 punktuose nurodytų priežasčių reikia atmesti Lietuvos Respublikos argumentus, grindžiamus ESS 3 straipsnio 3 dalies pažeidimu, ir Bulgarijos Respublikos argumentus, grindžiamus SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, pažeidimu.

1012 Antra, kiek tai susiję su SESV 191 straipsniu, kuriuo taip pat remiasi Lietuvos Respublika, šis straipsnis yra SESV trečiosios dalies XX antraštinėje dalyje, susijusioje su Sąjungos aplinkos politika. Reglamentas 2020/1054 buvo priimtas įgyvendinant ne šią politiką, o bendrą transporto politiką, kuri reglamentuojama SESV trečiosios dalies VI antraštinėje dalyje, visų pirma remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalimi, ir šis teisinis pagrindas šiuose ieškiniuose neginčijamas.

1013 Taip pat primintina, kad pagal teisėkūros procedūrą priimtas aktas, kaip antai Reglamentas 2020/1055, negali būti priskiriamas prie Sąjungos aplinkos politikos vien dėl to, kad jame turi būti atsižvelgta į aplinkos apsaugos reikalavimus (šiuo klausimu žr. 2021 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nyderlandai / Parlamentas ir Taryba*, C-733/19, EU:C:2021:272, 48 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

1014 Darytina išvada, kad SESV 191 straipsnis, kuriame reglamentuojama Sąjungos aplinkos politika, neturi reikšmės nagrinėjant Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto d papunkčio teisėtumą.

1015 Trečia, dėl šio sprendimo 431 ir 432 punktuose nurodytų priežasčių tas pats pasakytina apie kitus Sąjungos antrinės teisės aktus, Žaliąjį kursą, šio sprendimo 998 punkte minėtą Komisijos komunikatą ir 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas, kuriomis remiasi Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika.

1016 Šiomis aplinkybėmis dėl šio sprendimo 428–430 punktuose nurodytų priežasčių reikia tik išnagrinėti, ar priimdamas Reglamento 2020/2055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė iš SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, kylančius aplinkos apsaugos reikalavimus.

1017 Šiuo aspektu pažymėtina, kad SESV 11 straipsnis yra kompleksinio pobūdžio, o tai reiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi įtraukti aplinkos apsaugos reikalavimus į Sąjungos politikos sritis ir veiksmus, be kita ko, į bendrą transporto politiką, prie kurios priskiriamas Reglamentas 2020/1055.

1018 Be to, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto d papunkčio teisėtumo kontrolė, kurią Teisingumo Teismas nagrinėjamu atveju turi atlikti atsižvelgdamas į SESV 11 straipsnį, siejamą su Chartijos 37 straipsniu, susijusi su Sąjungos aktu, kuriame Sąjungos teisės aktų leidėjas, kaip matyti iš šio sprendimo 813, 814, 854 ir 855 punktų, turi užtikrinti įvairių esamų interesų ir tikslų pusiausvyrą.

1019 Šiomis aplinkybėmis, net jei Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis, vertinamas atskirai, turėtų didelį neigiamą poveikį aplinkai, siekiant nustatyti, ar turi būti konstatuotas SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimas, reikia atsižvelgti į kitus veiksmus, kurių ėmėsi Sąjungos teisės aktų leidėjas, siekdamas apriboti tokį kelių transporto poveikį aplinkai ir pasiekti bendrą tikslą sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

1020 Nagrinėjamu atveju, pirma, pažymėtina, kad Bulgarijos Respublika tik bendrai ir abstrakčiai teigia, jog Reglamente 2020/1055 numatytos priemonės, pirmiausia pertraukos laikotarpis, pažeidžia Sąjungos teisės nuostatas dėl aplinkos apsaugos, tačiau nepagrindžia savo teiginių įrodymais.

1021 Antra, Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika savo argumentuose tvirtina, kad dėl pertraukos laikotarpio padaugės išmetamo CO2 ir oro teršalų, nes taikant šį laikotarpį atsiras sunkiasvorių krovininių transporto priemonių papildomų važiavimų, dažnai be krovinio.

1022 Vis dėlto šie argumentai grindžiami klaidinga prielaida. Kaip nurodyta šio sprendimo 843 punkte, šio pertraukos laikotarpio laikymasis nereiškia, kad transporto priemonė turi būti grąžinama į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą, juo labiau be krovinio. Taip pat pasakytina, kad vežimo operacijos, kurias vežėjai vykdys pertraukos laikotarpiu, pasibaigus pirmajam kabotažo ciklui valstybėje narėje bus laikomi ne papildomais važiavimais, o pakeis kabotažo operacijas, kurias šie vežėjai galbūt būtų vykdę toje pačioje valstybėje narėje nesant pertraukos laikotarpio. Be to, tuo atveju, jei pertraukos laikotarpiu neįmanoma vykdyti kitų operacijų nei kabotažo operacijos toje pačioje priimančiojoje valstybėje narėje, akivaizdu, kad transporto priemonės stovėjimo laikotarpis negali būti laikomas sukeliančiu didesnį išmetamų oro teršalų kiekį.

1023 Darytina išvada, kad dėl pertraukos laikotarpio nereikės organizuoti papildomų transporto priemonių važiavimų, taigi jis nesukels didelio neigiamo poveikio aplinkai, kurio Sąjungos teisės aktų leidėjas esą neįvertino.

1024 Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentai nepaneigia šio vertinimo.

1025 Dėl Lietuvos Respublikos teiginio, kad dėl pertraukos laikotarpio padidės transporto priemonių srautai, nes jos pertraukos laikotarpiu turės išvykti iš priimančiosios valstybės narės, pakanka priminti, kad pagal Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalį, kuri nebuvo iš dalies pakeista Reglamentu 2020/1055, transporto priemonės privalo išvykti iš priimančiosios valstybės narės teritorijos pasibaigus pirmajam kabotažo ciklui, kad prireikus jomis būtų galima pradėti naują kabotažo ciklą po to, kai bus užbaigta nauja tarptautinio vežimo operacija.

1026 Taip pat negalima pritari Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentams, grindžiamiems šio sprendimo 996 ir 997 punktuose nurodytais tyrimais. Viena vertus, ECIPE tyrimuose dėl kabotažo padarinių aplinkai pateiktos prognozės gautos remiantis KPMG atliktais skaičiavimais, susijusiais su Bulgarijos transporto sektoriumi. Nevertinant, ar skaičiavimai, kuriais grindžiami šie tyrimai, apima ir pareigos grąžinti transporto priemones poveikį, pažymėtina, kad bet kuriuo atveju šie skaičiavimai susiję su kabotažo tvarkos pakeitimu, grindžiamu prielaida, kad kabotažo operacijos turi būti vykdomos per tris dienas nuo paskutinio iškrovimo priimančiojoje valstybėje narėje, atlikto per tarptautinio vežimo operaciją, dienos. Kaip pripažįstama ECIPE tyrime dėl diskriminacijos, atskirties ir žalos aplinkai (p. 19), ši prielaida skiriasi nuo nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjo patvirtintos priemonės.

1027 Kita vertus, kaip nurodyta šio sprendimo 844 punkte, vertinant Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyto pertraukos laikotarpio poveikį aplinkai, su pareiga grąžinti transporto priemones susijusios pasekmės nėra svarbios, nepaisant to, ar tai yra pačios Lenkijos Respublikos prognozės, ar nurodytos IRU atvirame laiške arba KPMG parengtoje ataskaitoje, kuriais remiasi ši valstybė narė, nes pertraukos laikotarpis nereiškia, kad transporto priemonės turi būti grąžinamos į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą.

1028 Tas pats pasakytina apie jau priėmus Reglamentą 2020/1055 atliktus tyrimus, nurodytus šio sprendimo 1003 punkte, kurie susiję ne su pertraukos laikotarpiu, taigi negali įrodyti šio laikotarpio didelio neigiamo poveikio aplinkai.

1029 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika ir Lenkijos Respublika neįrodė, jog šis laikotarpis daro didelį neigiamą poveikį aplinkai. Taigi reikia atmesti jų šiuo klausimu pateiktus argumentus, kiek jie grindžiami SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu.

1030 Vadinasi, nereikia nagrinėti nei Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentų, grindžiamų kitais Sąjungos teisės aktais, kurių tikslams aplinkos srityje esą buvo pakenkta priėmus Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, nei įvairių transporto sektoriuje Sąjungos teisės aktų leidėjo patvirtintų priemonių, kuriomis remiasi Parlamentas ir Taryba, siekiant įvertinti, kiek šis teisės aktų leidėjas atsižvelgė į bendrą tikslą sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį šiame sektoriuje.

1031 Dėl iš Sąjungos tarptautinių įsipareigojimų kylančio aplinkos apsaugos reikalavimo Bulgarijos Respublika tvirtina, kad, pirma, pertraukos laikotarpiu pažeidžiamas SESV 208 straipsnis. Šis straipsnis yra SESV penktosios dalies „Sąjungos išorės veiksmai“ III antraštinėje dalyje, kurioje reglamentuojamas bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis ir humanitarinė pagalba, konkrečiai – jos 1 skyriuje „Bendradarbiavimas vystymosi labui“.

1032 SESV 208 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad „Sąjunga ir valstybės narės laikosi įsipareigojimų ir atsižvelgia į tikslus, kuriems jos pritarė Jungtinėse Tautose ir kitose kompetentingose tarptautinėse organizacijose“.

1033 Vis dėlto pakanka konstatuoti, kad Bulgarijos Respublika neįrodė, kaip galimas Paryžiaus susitarimo pažeidimas gali lemti tai, kad Sąjunga nesilaiko įsipareigojimų dėl bendradarbiavimo vystymosi labui, nes šis susitarimas patvirtintas Sprendimu 2016/1841, remiantis SESV trečiosios dalies „Sąjungos vidaus politika ir veiksmai“ XX antraštinėje dalyje „Aplinka“ esančio 192 straipsnio 1 dalimi, todėl priskiriamas prie Sąjungos aplinkos politikos.

1034 Antra, kaip tvirtina ši valstybė narė, pažymėtina, kad pagal ESS 3 straipsnio 5 dalį Sąjunga prisideda „prie griežto tarptautinės teisės, įskaitant Jungtinių Tautų Chartijos principus, laikymosi ir jos plėtojimo“. Taip pat pasakytina, kad pagal SESV 216 straipsnio 2 dalį „Sąjungos sudaryti susitarimai yra privalomi Sąjungos institucijoms ir valstybėms narėms“, taigi yra viršesni už jų priimtus aktus. Vadinasi, Sąjungos akto galiojimą gali paveikti šio akto neatitiktis tokioms tarptautinės teisės normoms (2015 m. liepos 16 d. Sprendimo *ClientEarth / Komisija*, C-612/13 P, EU:C:2015:486, 33 ir 34 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

1035 Nagrinėjamu atveju Bulgarijos Respublika nurodo Paryžiaus susitarimo pažeidimą, grįsdama savo argumentą dėl Sąjungos įsipareigojimų aplinkos apsaugos srityje pažeidimo. Kadangi Sąjunga patvirtino šį susitarimą Sprendimu 2016/1841, jo nuostatos po įsigaliojimo tapo Sąjungos teisės sistemos dalimi.

1036 Vis dėlto iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad tarptautinio susitarimo, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga, nuostatomis galima remtis grindžiant ieškinį dėl Sąjungos antrinės teisės akto panaikinimo arba tokio akto neteisėtumu grindžiamą prieštaravimą tik su sąlyga, kad, pirma, šio susitarimo pobūdis ir sistema tam neprieštarauja ir, antra, tos nuostatos yra besąlygiškos ir pakankamai tikslios pagal savo turinį (2015 m. sausio 13 d. Sprendimo *Taryba ir Komisija / Stichting Natuur en Milieu ir Pesticide Action Network Europe*, C-404/12 P ir C-405/12 P, EU:C:2015:5, 46 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

1037 Nagrinėjamu atveju Bulgarijos Respublika remiasi Paryžiaus susitarimo 2 ir 4 straipsnių pažeidimu.

1038 Šiuose straipsniuose iš esmės numatyta, jog tam, kad įgyvendintų šiuo susitarimu siekiamus tikslus, ypač šio susitarimo 2 straipsnyje įtvirtintą ilgalaikį tikslą dėl temperatūros, jo šalys siekia kuo greičiau pasiekti tašką, kai išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis bus

didžiausias ir pradės mažėti, paskui sparčiai mažinti šį kiekį, remdamosi turimomis geriausiomis mokslo žiniomis. O tam susitarimo šalių nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais turi būti siekiama pažangos, palyginti su tuo metu galiojančiais nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais, ir jie turi parodyti patį didžiausią galimą užmojį, bet kartu atspindėti atitinkamus šalių pajėgumus ir skirtingas nacionalines aplinkybes.

1039 Konstatuotina, kad, kaip ir Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolo, kuris įsigaliojo 2005 m. vasario 16 d. ir kurį, kaip matyti iš Sprendimo 2016/1841 4 konstatuojamosios dalies, pakeitė Paryžiaus susitarimas, atveju, šio susitarimo šalys gali įvykdyti įsipareigojimus tokiomis sąlygomis ir taip greitai, kaip sutaria (pagal analogiją žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 76 punktą).

1040 Vadinasi, Paryžiaus susitarimo 2 ir 4 straipsniai pagal savo turinį nėra besąlygiški ir pakankamai tikslūs, kad Bulgarijos Respublika galėtų jais remtis, ginčydama Reglamento 2020/1055, konkrečiai – jo 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, teisėtumą.

1041 Taigi Lietuvos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą, Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmojo pagrindo, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, abi dalis ir Lenkijos Respublikos ieškinio pagrindą dėl visų ginčijamų šio reglamento nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

1042 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia atmesti Lietuvos Respublikos (byla C-542/20), Bulgarijos Respublikos (byla C-545/20), Rumunijos (byla C-547/20), Maltos Respublikos (byla C-552/20) ir Lenkijos Respublikos (byla C-554/20) ieškinius, kiek jie susiję su Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčiu.

1043 Taip pat reikia atmesti Rumunijos (byla C-547/20) ieškinį, kiek juo prašoma panaikinti šio reglamento 2 straipsnio 4 punkto b ir c papunkčius, nes šis prašymas dėl panaikinimo grindžiamas tais pačiais argumentais, kaip ir prašymas panaikinti šio 2 straipsnio 4 punkto a papunktį.

4. Dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas

1044 Grįsdama savo ieškinį (byla C-554/20) dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto panaikinimo, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Lenkijos Respublika nurodo tris pagrindus; pirmasis grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – teisinio saugumo principo pažeidimu, o ieškinio pagrindas dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, – SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimu.

a) Dėl teisinio saugumo principo pažeidimo

1) Šalių argumentai

1045 Pateikdama ieškinio antrąjį pagrindą dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Lenkijos Respublika tvirtina, kad ši nuostata neatitinka iš teisinio saugumo principo kylančių reikalavimų.

1046 Pagal teisinio saugumo principą reikalaujama, kad teisės normos būtų aiškios ir tikslios, o jų poveikį būtų galima numatyti, kad suinteresuotieji asmenys galėtų suprasti Sąjungos teisės reglamentuojamas situacijas ir teisinius santykius. Lenkijos Respublika tvirtina, kad būtų galima sutikti, kad teisės normos būtų neaiškios, jose vartojami terminai – abstraktūs arba kad suteikiama tam tikra diskrecija, tačiau tai įmanoma tik su sąlyga, kad tokios normos nelemia savivalės ir gali būti patikslintos jurisprudencijoje.

1047 O nagrinėjamu atveju labai neaiški Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, formuluotė trukdo transporto įmonėms aiškiai ir tiksliai nustatyti iš šios nuostatos kylančias pareigas ir dėl jos pažeidimo atsirandančias pasekmes.

1048 Pirmasis šioje nuostatoje numatytas kriterijus, susijęs su transporto priemonėmis ir vairuotojais, „paprastai“ esančiais įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre, yra labai neaiškus. Nors šioje nuostatoje numatyta pareiga skiriasi nuo atitinkamai
Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje ir Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, numatytų pareigų, vis dėlto sunku nustatyti jos apimtį.

1049 Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, numatytas antrasis kriterijus, pagal kurį vairuotojų ir transporto priemonių, paprastai esančių įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičius turi būti „proporcing[as] įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui“, taip pat yra labai neaiškus, nes neįmanoma konkrečiai nustatyti, kokio transporto priemonių ir vairuotojų skaičiaus reikalaujama pagal šį įpareigojimą.

1050 Lenkijos Respublika teigia, kad abstrakčiai suformuluotas prieš įsigaliojant Reglamentui 2020/1055 galiojusios redakcijos Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnio c punktas, kuriame buvo numatyta, jog tam, kad atitiktų įsisteigimo atitinkamoje valstybėje narėje reikalavimą, įmonė turi faktiškai ir nuolat valdyti savo veiklą iš įsisteigimo valstybėje narėje esančio veiklos centro, turėdama „būtiną administracinę įrangą“ ir „tinkamą techninę įrangą bei priemones“, negali būti lyginamas su Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktu, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, nes tarp šių dviejų nuostatų yra esminis skirtumas. Sąvokos „būtina administracinė įranga“ ir „tinkama techninė įranga bei priemonės“ yra antraeilės transporto įmonių veiklai, o transporto priemonių ir vairuotojų skaičiaus klausimas yra labai svarbus šių įmonių valdymo ir jų veiklos sąnaudų aspektais. Būtent todėl labai svarbu, kad tai reglamentuojanti nuostata būtų tiksli.

1051 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1052 Vertinant Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, atitiktį teisinio saugumo principui, reikia atsižvelgti į šio sprendimo 158–162 punktuose išdėstytus teiginius.

1053 Pažymėtina, kad, remiantis šios nuostatos formuluote, pagal ją transporto įmonės įpareigojamos nuolat turėti tam tikrą skaičių reguliariai prieinamų transporto priemonių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje įkurtame veiklos centre, ir šis skaičius turi būti proporcingas įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui.

1054 Iš paties nuostatos teksto matyti, kad šios pareigos tikslas yra užtikrinti, kad transporto įmonės disponuotų savo veiklai reikalingais materialiniais ir žmogiškaisiais ištekliais, esančiais jų veiklos centre.

1055 Kaip išvados 705 punkte pažymėjo generalinis advokatas, transporto įmonės nuolat valdo transporto priemonių srautus, atsižvelgdamos į vairuotojų prieinamumą, ir pakankamai tiksliai numano, kiek jų veiklai reikalinga transporto priemonių ir vairuotojų. Griežčiau neapibrėždamas transporto įmonėms tenkančios pareigos turėti materialinių ir žmogiškųjų išteklių kiekį, proporcingą vykdomų vežimo operacijų skaičiui, Sąjungos teisės aktų leidėjas nenorėjo atimti iš šių įmonių tam tikros diskrecijos ir lankstumo, reikalingo savaip organizuojant transporto veiklą.

1056 Taip pat pasakytina, kad Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, nustatyta sąlyga, kuri suformuluota bendrai ir neįmanoma nustatyti tikslaus vairuotojų ir transporto priemonių skaičiaus, apie kurį joje kalbama, tačiau įtvirtintas proporcingumo santykis tarp vairuotojų bei transporto priemonių skaičiaus ir atitinkamos įmonės vykdomų vežimo operacijų skaičiaus, nepažeidžia teisinio saugumo principo.

1057 Remiantis šio sprendimo 159 punkte priminta jurisprudencija, pagal teisinio saugumo principą nedraudžiama Sąjungos teisės aktų leidėjui jo priimamoje teisės normoje pateikti abstrakčią teisės sąvoką ir neįpareigojama tokioje abstrakčioje normoje paminėti konkrečių galimo šios normos taikymo atvejų, jeigu teisės aktų leidėjas negali iš anksto jų visų nustatyti.

1058 Vadinasi, siekiant, kad būtų laikomasi teisinio saugumo principo, nereikia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas apibrėžtų visas konkrečias pagal teisėkūros procedūrą priimto akto nuostatų įgyvendinimo sąlygas arba numatytų visus konkrečius galimo šių nuostatų taikymo atvejus, nes šis teisės aktų leidėjas, kaip matyti iš sprendimo 160 punkte nurodytos jurisprudencijos, siekdamas lankstumo ir laikydamasis proporcingumo principo turi teisę remtis bendra teisine tvarka, kuri gali būti patikslinta vėliau.

1059 Taigi tokioje nuostatoje, kaip numatyta Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, kuri taikoma daugeliui skirtingų situacijų, neturi būti nei sukonkretinti, nei išsamiai reglamentuoti visi jos taikymo atvejai.

1060 Bet to, kaip teisingai pažymi Parlamentas ir Taryba, Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnio c punkte, kurį pakeitė Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies f punktas, buvo taip pat abstrakčiai numatyta, kad transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre turi turėti būtiną administracinę įrangą ir tinkamą techninę įrangą bei priemones.

1061 Negalima pritarti Lenkijos Respublikos argumentui, kad reikia atskirti sąlygas, susijusias su „būtina administracine įranga“ ir „tinkama technine įranga bei priemonėmis“, ir sąlygas, susijusias su transporto priemonių ir vairuotojų skaičiumi, nes transporto įmonėms valdyti svarbios tik antrosios sąlygos. Jei tai ir tiesa, toks argumentas nepaneigia Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, atitikties teisinio saugumo principui vertinimo.

1062 Taigi Lenkijos Respublikos ieškinio antrąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

b) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

1) Šalių argumentai

1063 Pateikdama ieškinio pirmąjį pagrindą dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Lenkijos Respublika tvirtina, kad šia nuostata pažeidžiamas proporcingumo principas.

1064 Pirma, ši valstybė narė tvirtina, kad ši nuostata nebuvo tinkamai įvertinta poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje, todėl jos priėmimo priežastys ir siekiami tikslai lieka neaiškūs.

1065 Antra, ši valstybė narė pabrėžia, kad, palyginti su Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje ir Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, numatytomis priemonėmis, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, nustatyta pareiga nuolat ir reguliariai turėti pakankamą transporto priemonių ir vairuotojų skaičių yra papildoma priemonė, skirta kuo glaudžiau susieti atitinkamos transporto įmonės veiklos centre esančius vairuotojus ir transporto priemones, o dėl to dar labiau ribojamas transporto įmonių turimų transporto priemonių judumas.

1066 Ši pareiga yra savavališka. Ja neatsižvelgiama į tarptautinio kelių transporto veiklos ypatumus; šiai veiklai vykdyti reikalinga, kad transporto priemonės ir vairuotojai faktiškai vykdytų vežimo operacijas, o ne liktų atitinkamos transporto įmonės veiklos centre, kad įmonė galėtų jais pasinaudoti. Ši pareiga nesusijusi su nuolatinės ir faktinės buveinės reikalavimu, ja reglamentuojama transporto veiklos organizavimo tvarka.

1067 Tam, kad įvykdytų šią pareigą, vežėjai privalės dažniau grąžinti transporto priemones ir vairuotojus į savo veiklos centrą arba didinti savo automobilių parką ar vairuotojų skaičių. Tiek vienas, tiek kitas variantas lems dideles transporto įmonių išlaidas, dėl kurių kai kurios įmonės, ypač MVĮ, gali bankrutuoti arba būti priverstos perkelti savo veiklą į centrinėje Sąjungos dalyje esančią valstybę narę. Tačiau poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje nebuvo atsižvelgta į šias rimtas pasekmes tokių įmonių veiklai.

1068 Taip pat pasakytina, kad Sąjungos teisės akto galiojimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į duomenis, kuriuos Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo, kai buvo priimamas nagrinėjamas teisės aktas. Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, buvo priimtas dėl COVID-19 pandemijos kilusios ekonomikos krizės laikotarpiu, taigi, Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo duomenų apie šios krizės poveikį transporto sektoriui.

1069 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1070 Pirma, pažymėtina, kad, kaip išvados 692 punkte nurodė generalinis advokatas, pasiūlymo dėl Įsisteigimo reglamento 1 straipsnio 3 punkto d papunktyje buvo nuostata, analogiška nagrinėjamai šiuo atveju, kurioje įtvirtinta pareiga reguliariai ir nuolat turėti pakankamą skaičių vairuotojų ir transporto priemonių; joje buvo numatyta į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įtraukti e punktą, pagal kurį būtų reikalaujama, kad transporto įmonės turėtų turto ir įdarbintų darbuotojus proporcingai įmonės vykdomai veiklai; šie reikalavimai minimi poveikio vertinimo įsisteigimo dalyje nagrinėjant 18 priemonę (dalis 1/2, p. 30 ir 31 ir dalis 2/2, p. 44). Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjui negalima priekaištauti, kad priėmė Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, nors esą neturėjo informacijos, būtinos šios nuostatos proporcingumui išnagrinėti.

1071 Antra, dėl paties Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, proporcingumo pažymėtina, kad Reglamento 2020/1055 6 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog šios nuostatos tikslas, į kurį atsižvelgiant reikia vertinti jos proporcingumą, yra kovoti su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu, užtikrinant, kad valstybėje narėje įsisteigusios kelių transporto įmonės toje valstybėje narėje faktiškai ir nuolat būtų ir iš jos vykdytų transporto veiklą. Taigi šia nuostata siekiama pagal Sąjungos teisę pripažinto bendrojo intereso tikslo kovoti su piktnaudžiavimu, konkrečiai kalbant, su išimtinai dirbtiniais dariniais, realiai nevykdančiais jokios ekonominės veiklos (šiuo klausimu žr. 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimo *Agip Petroli*, C-456/04, EU:C:2006:241, 19–25 punktus; 2006 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Cadbury Schweppes ir Cadbury Schweppes Overseas*, C-196/04, EU:C:2006:544, 51, 55, 57, 67 ir 68 punktus ir 2019 m. vasario 26 d. Sprendimo *X (Tarpinės bendrovės, įsteigtos trečiosiose šalyse*), C-135/17, EU:C:2019:136, 82 punktą).

1072 Nors tam, kad būtų pasiektas šis tikslas, pagal šią nuostatą reikalaujama, kad transporto įmonė reguliariai ir nuolat turėtų tam tikrą transporto priemonių, atitinkančių 1 dalies e punkte, kuris į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį buvo įterptas Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktu, nustatytas sąlygas, skaičių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje įkurtame veiklos centre, skaičių, pagal ją vis dėlto nereikalaujama, priešingai, nei teigia Lenkijos Respublika, kad šios transporto priemonės ir vairuotojai nuolat būtų veiklos centre arba atitinkamoje valstybėje narėje.

1073 Šį aiškinimą patvirtina aplinkybė, kad Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, numatyta, jog transporto priemonių ir vairuotojų, kuriuos atitinkama transporto įmonė turi turėti savo veiklos centre, skaičius turi būti proporcingas šios įmonės vykdomų vežimo operacijų skaičiui, o tai suponuoja, kad šias vežimo operacijas vykdo šie vairuotojai šiomis transporto priemonėmis. Vadinasi, šioje nuostatoje nurodytos transporto priemonės ir vairuotojai būtinai turi turėti galimybę judėti ir išvykti iš tos transporto įmonės veiklos centro.

1074 Taip pat pažymėtina, kad, priešingai, nei tvirtina Lenkijos Respublika, Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, numatytos priemonės laikymasis savaime nereiškia, kad atitinkama transporto įmonė privalo organizuoti dažnesnį vairuotojų grįžimą ir transporto priemonių grąžinimą į savo veiklos centrą, nes tokie įpareigojimai įtvirtinti kitose Sąjungos teisės nuostatose, pavyzdžiui, Reglamento 2020/1054 1 straipsnio 6 punkto d papunktyje, kurio

galiojimas nebuvo nuginčytas nė viename dėl jo pateiktame ieškinio dėl panaikinimo pagrinde, ir Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, kurį reikia panaikinti, kaip nurodyta šio sprendimo 738 punkte.

1075 Darytina išvada, kad pareiga reguliariai ir nuolat turėti transporto priemonių ir vairuotojų, paprastai esančių atitinkamos transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje įkurtame veiklos centre, negali būti aiškinama kaip reikalaujanti, kad transporto priemonės ir vairuotojai nuolat būtų šiame veiklos centre.

1076 Dėl likusių argumentų primintina, kad dėl šio sprendimo 857 punkte nurodytų priežasčių Lenkijos Respublikos argumentai, grindžiami COVID-19 pandemijos poveikiu, nesvarbūs vertinant Reglamento 2020/1055 teisėtumą.

1077 Vadinasi, Lenkijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

c) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

1078 Savo ieškinio pagrinde dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 3 punkto, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Lenkijos Respublika tvirtina, kad priimdamas šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 11 straipsnį ir Chartijos 37 straipsnį.

1079 Grįsdama šį ieškinio pagrindą ši valstybė narė nurodo tuos pačius argumentus, kaip nurodyti šio sprendimo 990–1002 punktuose. Ji tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo šioje nuostatoje numatytos pareigos reguliariai ir nuolat turėti tam tikrą skaičių transporto priemonių ir vairuotojų, paprastai esančių įsisteigimo valstybėje narėje įkurtame veiklos centre, poveikio, nors ši pareiga turi rimtų pasekmių aplinkai, nes lemia papildomus važiavimus sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis, tarp jų ir važiavimus be krovinio, o dėl to išmetamas didesnis kiekis CO2 ir oro teršalų.

1080 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1081 Kadangi grįsdama ieškinio pagrindą dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 3 punkto, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, Lenkijos Respublika pateikia tuos pačius argumentus kaip ir dėl kitų ginčijamų Reglamente 2020/1055 įtvirtintų priemonių, šio sprendimo 1011–1030 punktuose nurodyti teiginiai taikomi šioje nuostatoje numatytai pareigai.

1082 Taip pat pasakytina, kad, priešingai, nei tvirtina Lenkijos Respublika, ir kaip nurodyta šio sprendimo 1074 punkte, pagal Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, neįpareigojama grąžinti transporto

priemonių į atitinkamos transporto įmonės veiklos centrą. Darytina išvada, kad ši valstybė narė nepateikė įrodymų, konkrečiai patvirtinančių, kad ši nuostata daro didelį neigiamą poveikį aplinkai, dėl kurio gali būti pažeistas SESV 11 straipsnis, siejamas su Chartijos 37 straipsniu.

1083 Vadinasi, Lenkijos Respublikos ieškinio pagrindą, pateiktą dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 1 straipsnio 3 punkto, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies g punktas, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

1084 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti Lenkijos Respublikos ieškinį (byla C-554/20), kiek juo prašoma panaikinti šią nuostatą.

5. Dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio

1085 Grįsdama ieškinį (byla C-554/20) dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio panaikinimo Lenkijos Respublika remiasi keturiais pagrindais; pirmasis grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, trečiasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu, o bendras pagrindas dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, grindžiamas SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimu.

a) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

1) Šalių argumentai

1086 Pateikdama ieškinio pirmąjį pagrindą Lenkijos Respublika tvirtina, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktis, kuriuo į Reglamento Nr. 1072/2009 10 straipsnį įterpta 7 dalis, neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

1087 Pirma, ši valstybė narė teigia, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktis nėra apribotas objektyvių kriterijų. Šio reglamento 22 konstatuojamojoje dalyje ši nuostata pateisinama siekiu užkirsti kelią nesąžiningai praktikai, dėl kurios kyla „socialinio dempingo“ pavojus ir grėsmė su kabotažu susijusių teisės normų laikymuisi. Vis dėlto sąvoka „socialinis dempingas“ neapibrėžta, taigi gali būti naudojama piktnaudžiaujant. Šiuo atveju taip ir yra. Nėra objektyvių aplinkybių, leidžiančių valstybių narių ekonominio vystymosi skirtumus ir dėl to atsirandančius darbo užmokesčio skirtumus prilyginti „socialiniam dempingui“.

1088 Bet to, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje valstybėms narėms paliekama didelė veiksmų laisvė, susijusi su galimybe sutrumpinti pertraukos laikotarpį. Taigi Sąjungos centrinėje dalyje esančios valstybės narės galėtų apibendrinti tokius ribojimus ir sugriežtinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje nustatytas kabotažo sąlygas, kurios jau yra neproporcingos, kaip matyti iš šio sprendimo 765–801 punktuose išdėstytų Lenkijos Respublikos argumentų.

1089 Be to, neatliktas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio poveikio vertinimas. Dėl tų pačių priežasčių, kurias Lenkijos Respublika nurodė dėl pareigos grąžinti transporto priemones ir kurios iš esmės išdėstytos šio sprendimo 691–706 punktuose, tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neišnagrinėjo šios nuostatos proporcingumo, yra proporcingumo principo pažeidimas.

1090 Antra, mažiau ekonomiškai išsivysčiusių valstybių narių vežėjų teikiamas paslaugas savavališkai kvalifikuodamas kaip „socialinį dempingą“ Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į kabotažo ribojimų neigiamas pasekmes kombinuotojo vežimo operacijoms, nors kabotažo operacijos leistų transporto įmonėms sumažinti važiavimų be krovinio skaičių ir optimizuoti transporto priemonių parko eksploataciją.

1091 Trečia, Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčiu pažeidžiamas proporcingumo principas, atsižvelgiant į transporto įmonėms tenkančių išlaidų ir siekiamo tikslo santykį. Būtinybė kovoti su „socialiniu dempingu“ nepateisina transporto įmonių teikiamų kabotažo paslaugų ribojimo.

1092 Sąjungos teisės aktų leidėjas pirmiausia turėjo atsižvelgti į tai, kad tarptautinį kelių transporto sektorių daugiausia sudaro MVĮ. Šiuo klausimu Lenkijos Respublika remiasi argumentais, pateiktais dėl pareigos grąžinti transporto priemones ir dėl pertraukos laikotarpio. Ši valstybė narė tvirtina, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio padidėjusios veiklos sąnaudos paveiks šių įmonių pelningumą, o daliai šių įmonių tai reikš bankrotą. Ši valstybė narė taip pat teigia, kad dėl padidėjusių veiklos sąnaudų greičiausiai padidės prekių kainos, o tai gali turėti rimtų pasekmių Sąjungos ekonomikai. Galiausiai Lenkijos Respublika teigia, kad neatsižvelgta į Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų padėtį.

1093 Kabotažo apribojimų poveikio kombinuotajam vežimui tyrimas patvirtina Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio neigiamą poveikį.

1094 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1095 Pagal Direktyvos 92/106 4 straipsnį transporto įmonėms leidžiama vykdant kombinuotojo vežimo, t. y. vežimo, kai kelių transportas jungiamas su kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, geležinkeliais, laivais vidaus vandenimis arba jūra, operacijas važiuoti pradines arba galutines kelio atkarpas, kurios yra tokio kombinuotojo vežimo operacijų dalis, ir joms netaikomos kabotažo operacijas reglamentuojančios taisyklės.

1096 Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčiu į Reglamento Nr. 1072/2009 10 straipsnį įterpta 7 dalis, joje nustatyta, kad „valstybės narės tais atvejais, kai būtina išvengti piktnaudžiavimo pastarąja nuostata teikiant neribotas ir nepertraukiamas paslaugas, kurias sudaro pradinės arba galutinės vežimo keliais atkarpos priimančiojoje valstybėje narėje, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų tarp valstybių narių dalis, gali nustatyti, kad šio reglamento 8 straipsnis taikomas vežėjams, kai jie toje valstybėje narėje vykdo krovinių vežimą keliais tokiomis pradinėmis ir (arba) galutinėmis atkarpomis“.

1097 Šioje 7 dalyje taip pat nurodyta, kad „[t]okioms krovinių vežimo keliais atkarpoms valstybės narės gali numatyti ilgesnį laikotarpį, nei [Reglamento Nr. 1072/2009] 8 straipsnio 2 dalyje numatytas septynių dienų laikotarpis, ir trumpesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2a dalyje

numatytas keturių dienų laikotarpis“. Be to, šioje 7 dalyje numatyta, kad „[v]alstybės narės, taikančios šioje dalyje nustatytą nukrypti leidžiančią nuostatą, apie tai praneša Komisijai prieš taikydamos atitinkamas nacionalines priemones“, tas priemones „peržiūri bent kas penkerius metus“, „apie tos peržiūros rezultatus praneša Komisijai“, o „[t]aisykles, įskaitant atitinkamų laikotarpių trukmę, jos skaidriai viešai paskelbia“.

1098 Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje valstybėms narėms suteikta galimybė, siekiant išvengti piktnaudžiavimo Direktyvos 92/106 4 straipsniu, nukrypstant nuo šios nuostatos numatyti, kad Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnis, kuriame įtvirtintos kabotažo taisyklės, iš dalies pakeistas Reglamentu 2020/1055, taip pat taikomas pradinėms arba galutinėms vežimo keliais atkarpoms jų teritorijoje, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų dalis; be to, valstybės narės gali numatyti, kad kombinuotojo vežimo atvejais leidžiamas kabotažo laikotarpis gali būti ilgesnis, o pertraukos laikotarpis – trumpesnis.

1099 Atsižvelgiant į tai, pažymėtina, kad, pirma, kaip tvirtina Parlamentas ir Taryba, o Lenkijos Respublika neginčija, prie Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (SWD(2017) 362 *final*, p. 25), pridėtame poveikio vertinime konstatuota sunkumų, susijusių su piktnaudžiavimu naudojantis Direktyvos 92/106 4 straipsnyje numatytu kabotažo taisyklių netaikymu kombinuotojo vežimo operacijoms. Konkrečiai kalbant, konstatuota, kad šią išimtį, kuri leido išplėtoti tarptautinį įvairiarūšį vežimą, reikėtų palikti galioti, tačiau privalu užkirsti kelią galimybei naudotis ja siekiant apeiti kabotažui taikomas taisykles.

1100 Taip pat pažymėtina, kad šiame poveikio vertinime (p. 16 ir 17), be kita ko, atsižvelgta į padarinius, kurių atsirastų visiškai panaikinus Direktyvos 92/106 4 straipsnyje numatytą išimtį.

1101 Šiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjui negalima priekaištauti, kad priėmė Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį, nors esą neturėjo informacijos, būtinos šios nuostatos proporcingumui išnagrinėti.

1102 Antra, dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio proporcingumo pažymėtina, kad, kiek tai susiję su šios nuostatos tikslu, į kurį atsižvelgiant reikia nagrinėti jos proporcingumą, kaip tvirtina Lenkijos Respublika, „socialinis dempingas“ minimas
Reglamento 2020/1055 22 konstatuojamojoje dalyje kaip kombinuotojo vežimo sektoriuje konstatuotos nesąžiningos praktikos pasekmė.

1103 Vis dėlto kova su „socialiniu dempingu“ nėra pirminis šios nuostatos tikslas. Kaip matyti iš šios nuostatos formuluotės, siejamos su 22 konstatuojamąja dalimi, šia nuostata siekiama išvengti piktnaudžiavimo Direktyvos 92/106 4 straipsniu, kai norima apeiti kabotažo laikinąjį pobūdį ir leisti nuolat laikyti transporto priemones kitoje nei įsisteigimo valstybėje narėje.

1104 Dėl galimo Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio neproporcingumo šiam tikslui pirmiausia pažymėtina, kad Lenkijos Respublika neišplėtojo konkrečių argumentų šiam pagrindui pagrįsti. Ši valstybė narė pakartoja savo argumentus, išdėstytus pateikiant ieškinio pirmąjį pagrindą, grindžiamą proporcingumo principo pažeidimu, ir susijusius su pareiga grąžinti transporto priemones.

1105 Lenkijos Respublikos argumentai, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio padaugės transporto priemonių kelionių be krovinio ir bus sudėtingiau optimizuoti transporto priemonių parko eksploatavimą, neįtikina.

1106 Viena vertus, valstybės narės naudojimasis šioje nuostatoje numatyta galimybe reiškia ne visišką draudimą jos teritorijoje vykdyti pradines arba galutines vežimo keliais atkarpas, kai šios atkarpos yra kombinuotojo vežimo operacijų dalis, o šių atkarpų reglamentavimą, taikant kabotažo operacijoms taikomas taisykles, naudojantis galimybe pailginti leidžiamą kabotažo laikotarpį ir sutrumpinti pertraukos laikotarpį.

1107 Kita vertus, priešingai nei prielaida, kuria grindžiami Lenkijos Respublikos argumentai, pagal Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį nereikalaujama, kad transporto priemonė būtų grąžinta į transporto įmonės veiklos centrą, taigi pagal jį nekliudoma, kad tuo atveju, kai valstybė narė pasinaudoja šioje nuostatoje numatyta galimybe, ši transporto įmonė vykdytų kitas vežimo operacijas, nei nurodytosios šioje nuostatoje, kad sumažintų važiavimų be krovinio skaičių.

1108 Dėl likusių argumentų, kiek tai susiję su kabotažo apribojimų poveikio kombinuotajam vežimui tyrimu, kuris atliktas vėliau, negu priimtas Reglamentas 2020/1055, primintina, kad pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją Sąjungos teisės akto galiojimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į duomenis, kuriuos Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo, kai buvo priimamas nagrinėjamas teisės aktas (2022 m. vasario 22 d. Sprendimo *Stichting Rookpreventie Jeugd ir kt.*, C-160/20, EU:C:2022:101, 67 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

1109 Bet kuriuo atveju Lenkijos Respublika neįrodė, kaip šis tyrimas, grindžiamas hipoteze, kad visa kabotažo operacijas reglamentuojanti tvarka, numatyta Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnyje, ypač šio straipsnio 2 ir 2a dalyse, taikoma kombinuotojo vežimo operacijoms visose valstybėse narėse, yra svarbus nagrinėjamu atveju.

1110 Kaip teisingai tvirtina Taryba, hipotezė, kurios laikomasi šiame tyrime, griežčiau riboja naudojimąsi Direktyvos 92/106 4 straipsnyje numatyta išimtimi, negu Sąjungos teisės aktų leidėjo Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje įtvirtinta priemonė.

1111 Pirmiausia pažymėtina, kad valstybės narės gali naudotis šioje nuostatoje numatyta galimybe tik tuomet, „kai būtina išvengti piktnaudžiavimo [šiuo 4 straipsniu] teikiant neribotas ir nepertraukiamas paslaugas, kurias sudaro pradinės arba galutinės vežimo keliais atkarpos priimančiojoje valstybėje narėje, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų tarp valstybių narių dalis“.

1112 Be to, nurodyta, kad „valstybės narės gali numatyti ilgesnį laikotarpį, nei [Reglamento Nr. 1072/2009] 8 straipsnio 2 dalyje numatytas septynių dienų laikotarpis, ir trumpesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2a dalyje numatytas keturių dienų laikotarpis“, ir ši galimybė ne įpareigoja valstybes nares visoms kombinuotojo vežimo operacijoms taikyti Reglamente Nr. 1072/2009 numatytą tvarką kabotažui, o tik leidžia tai daryti lanksčiau.

1113 Šiuo aspektu pažymėtina, kad Lenkijos Respublika remiasi klaidingu Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio aiškinimu, kai tvirtina, kad valstybių narių galimybė pagal šią nuostatą nustatyti trumpesnį pertraukos laikotarpį, nei Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2a dalyje numatytas keturių dienų laikotarpis, leidžia šioms valstybėms narėms nustatyti griežtesnes kabotažo operacijoms taikomas sąlygas, nes

sutrumpinusi pertraukos tarp dviejų kabotažo ciklų laikotarpį valstybė narė, kuri naudojasi Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje numatyta galimybe, leistų vežėjams savo teritorijoje dažniau vykdyti kabotažo operacijas, kurios būtų kombinuotojo vežimo operacijų dalis, palyginti su situacija, kai taikomas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatytas pertraukos laikotarpis.

1114 Galiausiai pažymėtina, kad naudojimasis Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje numatyta galimybe yra kontroliuojamas, nes valstybės narės, norinčios ja pasinaudoti, be kita ko, turi apie tai pranešti Komisijai prieš taikydamos atitinkamas nacionalines priemones, tas priemones peržiūrėti bent kas penkerius metus ir apie tos peržiūros rezultatus taip pat pranešti Komisijai.

1115 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Lenkijos Respublika neįrodė, jog Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktis neproporcingas šia nuostata siekiamam tikslui.

1116 Taigi Lenkijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

b) Dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies ir SESV 94 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

1117 Savo ieškinio antruoju ir trečiuoju pagrindais, pateiktais dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, kuriuos reikia nagrinėti kartu, Lenkijos Respublika tvirtina, kad šia nuostata pažeidžiama SESV 91 straipsnio 2 dalis ir 94 straipsnis.

1118 Šiuo klausimu ši valstybė narė remiasi argumentais, pateiktais dėl pareigos grąžinti transporto priemones ir dėl pertraukos laikotarpio.

1119 Ši valstybė narė taip pat tvirtina, kad, pirma, Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį, nes neatsižvelgė į Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų padėtį, o dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje numatytos galimybės, susijusios su kabotažo operacijomis, kai jos yra kombinuotojo vežimo operacijų dalis, tam tikruose regionuose sumažės gyvenimo ir užimtumo lygis.

1120 Be to, remiantis Direktyvos 92/106 trečia konstatuojamąja dalimi, jos tikslas yra kovoti su kelių apkrova ir tarša dėl kelių transporto. Priimdamas Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį ir taip apribojęs Direktyvos 92/106 taikymo sritį, Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį, nes neatsižvelgė į Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio neigiamą poveikį transporto įrangos eksploatavimui. Išaugęs važiavimų be krovinio skaičius ir daugiau sunkumų vykdyti kombinuotojo vežimo operacijas neišvengiamai lems suintensyvėjusį eismą keliuose, taigi ir pablogėjusią kelių infrastruktūros būklę.

1121 Antra, Lenkijos Respublika tvirtina, kad įvedęs naujus kabotažo ribojimus Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 94 straipsnį, nes neatsižvelgė į transporto įmonių, ypač įsisteigusių Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse, ir į MVĮ padėtį. Jis taip pat neatsižvelgė į tai, kad dėl COVID-19 pandemijos kilusi krizė, kuri itin neigiamai paveikė transporto sektorių, lėmė dar sudėtingesnę vežėjų padėtį.

1122 Be to, nuoroda į „socialinį dempingą“ siekiant pateisinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį rodo, kad neatsižvelgta į Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių padėtį. Siekis užtikrinti absoliučiai vienodas sąlygas visoms transporto įmonėms iš visų valstybių narių prieštarautų pačiai konkurencijos sąvokai. Našumo ir ekonominio vystymosi skirtumai, kurie galiausiai pasireiškia skirtingu darbo užmokesčio lygiu, yra prekybos konkurencinėje aplinkoje variklis. Pastangos apriboti mažiau išsivysčiusiose valstybėse narėse įsteigtų įmonių dalyvavimą teikiant kabotažo paslaugas rodo, kad konkurencijos teisės požiūriu neatsižvelgiama į šių įmonių ekonominę padėtį.

1123 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1124 Pirma, primintina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 935–940 punktuose, SESV 91 straipsnio 2 dalies, pagal kurią patvirtindamas tokias priemones, kaip numatyta Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi atsižvelgti į galimą didelę įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui, laikymasis atspindi šio teisės aktų leidėjo pareigą veikti laikantis proporcingumo principo ir patvirtinti priemones, kurios yra tinkamos siekiamam tikslui įgyvendinti, akivaizdžiai neviršija to, kas būtina jam pasiekti, ir yra proporcingos šiam tikslui.

1125 Kaip nurodyta šio sprendimo 1116 punkte, Lenkijos Respublikos argumentai, grindžiami tuo, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčiu pažeistas proporcingumo principas, neleidžia teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė šį principą.

1126 Taip pat pasakytina, kad ne tik buvo atmesti argumentai, pateikti nagrinėjant, kaip teigiama, padarytą proporcingumo principo pažeidimą, bet ir grįsdama šį ieškinio pagrindą, kuriame tvirtina, kad pažeista SESV 91 straipsnio 2 dalis, ši valstybė narė nepateikė papildomų įrodymų, galinčių patvirtinti jos teiginius, kad Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje numatyta galimybė daro didelę įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui, į kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė, kai įtvirtino tokią galimybę, ir taip pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį.

1127 Dėl įtakos gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose Lenkijos Respublika nenurodo konkrečių su galimybe susijusių argumentų, bet, kaip ir priekaištų dėl pertraukos laikotarpio atveju, pateikia nuorodą į savo argumentus, susijusius su pareiga grąžinti transporto priemones, dėl kurios atsiras papildomų važiavimų, tačiau nepaaiškina, kaip šios pareigos padariniai pritaikomi prie šios galimybės.

1128 Vadinasi, Lenkijos Respublikos argumentai dėl užimtumo lygio laikytini spekuliatyviais, nes nepateikta konkrečių jų pagrįstumą patvirtinančių įrodymų.

1129 Taip pat pasakytina, jog Lenkijos Respublikos argumentai, kad dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio pablogės transporto įrangos ir infrastruktūros būklė, nes padaugės važiavimų be krovinio ir kombinuotojo vežimo operacijos bus pakeistos vežimo vien keliais operacijomis, neįtikina dėl šio sprendimo 1106 ir 1107 punktuose nurodytų priežasčių. Likę argumentai iš dalies grindžiami prielaida, kad šioje nuostatoje numatyta galimybe vienu metu pasinaudos daug valstybių narių, tačiau to preziumuoti negalima.

1130 Antra, dėl argumentų, grindžiamų SESV 94 straipsnio pažeidimu, pakanka priminti, kad ši nuostata, pagal kurią pagal Sutartis imantis bet kurių priemonių, „susijusių su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis“, turi būti atsižvelgiama į vežėjų ekonominę padėtį, nagrinėjamu atveju nėra svarbi. Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje, kiek jame numatyta galimybė taikyti Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnį kombinuotojo vežimo operacijoms, nereglamentuojami transporto įkainiai ar krovinių arba keleivių gabenimo sąlygos; siekiant išvengti piktnaudžiavimo atvejų, jame numatyta valstybių narių galimybė nustatyti tvarką, kaip turi būti vykdomos pradinės arba galutinės vežimo keliais atkarpos, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų dalis.

1131 Vadinasi, Lenkijos Respublikos ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus, pateiktus dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

c) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

1132 Lenkijos Respublika savo ieškinio pagrinde dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, tvirtina, kad priimdamas šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 11 straipsnį ir Chartijos 37 straipsnį.

1133 Pateikdama šį ieškinio pagrindą valstybė narė dėl šio 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio remiasi tais pačiais argumentais, kaip nurodyti šio sprendimo 990–1002 punktuose, ir tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas tinkamai neišanalizavo šios nuostatos rimtų pasekmių aplinkai, kurių atsiras dėl papildomų važiavimų sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis, tarp jų – ir važiavimų be krovinio, o dėl to bus išmestas didesnis kiekis CO_2 ir oro teršalų.

1134 Lenkijos Respublika taip pat nurodo, kad kabotažo apribojimų poveikio kombinuotajam vežimui tyrimas patvirtina Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje numatytos priemonės neigiamą poveikį aplinkai vykdant kombinuotojo vežimo operacijas ir tai, kad ji prieštarauja Žaliojo kurso tikslams.

1135 Parlamentas ir Taryba mano, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1136 Kadangi grįsdama ieškinio pagrindą dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, Lenkijos Respublika nurodo tuos pačius argumentus, kuriuos pateikė dėl kitų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, šio sprendimo 1011–1030 punktuose nurodyti teiginiai taikomi šioje nuostatoje numatytai galimybei.

1137 Kiek tai susiję su kitais argumentais, dėl šio sprendimo 1106, 1107 ir 1129 punktuose išdėstytų motyvų reikia atmesti Lenkijos Respublikos teiginį, kad ši galimybė lems tiek papildomų važiavimų, kad dėl to bus daromas didelis neigiamas poveikis aplinkai, kurį galima traktuoti kaip SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimą.

1138 Taip pat pasakytina, kad, kaip konstatuota šio sprendimo 1110–1114 punktuose, kabotažo apribojimų poveikio kombinuotajam vežimui tyrimas paremtas hipoteze, labiau ribojančia Direktyvos 92/106 4 straipsnio taikymą, negu Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjo numatyta galimybė.

1139 Vadinasi, Lenkijos Respublikos ieškinio pagrindą dėl visų ginčijamų Reglamento 2020/1055 nuostatų, kiek jis pateiktas dėl šio reglamento 2 straipsnio 5 punkto b papunkčio, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

1140 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti Lenkijos Respublikos ieškinį (byla C-554/20), kiek juo prašoma panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 5 punkto b papunktį.

6. Išvada dėl Reglamento 2020/1055

1141 Remiantis išdėstytais motyvais, konstatuotina, kad reikia tenkinti Lietuvos Respublikos (byla C-542/20), Bulgarijos Respublikos (byla C-545/20), Rumunijos (byla C-547/20), Kipro Respublikos (byla C-550/20), Vengrijos (byla C-551/20), Maltos Respublikos (byla C-552/20) ir Lenkijos Respublikos (byla C-554/20) ieškinius, kiek jais prašoma panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, nes juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas, ir atmesti likusias šių ieškinių dalis.

C. Dėl Direktyvos 2020/1057

1142 Lietuvos Respublika (byla C-541/20), Rumunija (byla C-548/20), Vengrija (byla C-551/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-555/20) prašo panaikinti kai kurias Direktyvos 2020/1057 nuostatas arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti visą šią direktyvą. Bulgarijos Respublika (byla C-544/20) ir Kipro Respublika (byla C-550/20) prašo panaikinti visą šią direktyvą.

1143 Pirma, Lietuvos Respublikos, Rumunijos, Vengrijos ir Lenkijos Respublikos ieškiniuose prašoma panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį arba kai kurias šio straipsnio 3–7 dalių nuostatas (toliau – ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos), kiek šiose nuostatose įtvirtintas skirtumas tarp skirtingų vežimo keliais operacijų rūšių ir kai kurioms iš šių rūšių netaikomos Direktyvoje 96/71 numatytos vairuotojų komandiravimo taisyklės. Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos ieškiniais prašoma panaikinti visą Direktyvą 2020/1057; jiems pagrįsti pateikti pagrindai ir argumentai susiję tik su šios direktyvos 1 straipsnio nuostatomis, konkrečiai kalbant, su šio straipsnio 3 ir 4 dalimis.

1144 Antra, Lenkijos Respublikos pateiktu ieškiniu taip pat prašoma panaikinti Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalį, kiek joje nustatyta šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę data.

1. Ieškinių pagrindų apžvalga

1145 Grįsdama savo ieškinio reikalavimus panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalis arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti visą šią direktyvą (byla C-541/20), Lietuvos Respublika nurodo tris ieškinio pagrindus; pirmasis grindžiamas Chartijos 20 straipsnyje įtvirtinto bendrojo nediskriminavimo principo pažeidimu, antrasis – ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto

proporcingumo principo pažeidimu, o trečiasis – geros teisėkūros principo pažeidimu. Vis dėlto primintina, kad, kaip jau minėta šio sprendimo 68 punkte, per teismo posėdį ši valstybė narė atsiėmė prašymą panaikinti šio 1 straipsnio 7 dalį, susijusią su kabotažo operacijomis.

1146 Grįsdamos savo ieškinius dėl visos Direktyvos 2020/1057 panaikinimo (bylos C-544/20 ir C-550/20) Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika nurodo po penkis pagrindus, kurių didžioji dalis sutampa ir kurie iš esmės pateikti dėl šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalių. Pirmieji pagrindai grindžiami ESS 5 straipsnio 4 dalyje ir Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 1 straipsnyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu. Antrieji pagrindai grindžiami vienodo požiūrio principo ir nediskriminavimo principo, įtvirtintų SESV 18 straipsnyje bei Chartijos 20 ir 21 straipsniuose, valstybių narių lygybės prieš Sutartis principo, įtvirtinto ESS 4 straipsnio 2 dalyje, ir, „jei Teisingumo Teismas mano esant būtina“, SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Tretieji pagrindai grindžiami SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Ketvirtieji – SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimu. Penktieji pagrindai grindžiami SESV 34 ir 35 straipsnių pažeidimu (pirma dalis) ir SESV 58 straipsnio 1 dalies, siejamos su SESV 91 straipsniu, pažeidimu arba subsidiariai SESV 56 straipsnio pažeidimu (antra dalis).

1147 Grįsdama savo ieškinį dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalių panaikinimo arba, nepatenkinus šio reikalavimo, dėl visos šios direktyvos panaikinimo (byla C-548/20), Rumunija remiasi dviem pagrindais; pirmasis grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje numatyto proporcingumo principo pažeidimu, o antrasis – SESV 18 straipsnyje numatyto nediskriminavimo dėl pilietybės principo pažeidimu.

1148 Grįsdama savo ieškinio reikalavimus panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį (byla C-551/20) Vengrija nurodo vienintelį pagrindą, grindžiamą Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkto pažeidimu. Grįsdama to paties ieškinio reikalavimus subsidiariai panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį, Vengrija nurodo du pagrindus; pirmasis grindžiamas akivaizdžia vertinimo klaida ir proporcingumo principo pažeidimu, o antrasis – nediskriminavimo principo pažeidimu.

1149 Grįsdama savo ieškinio reikalavimus panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3, 4, 6 ir 7 dalis arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti visą šią direktyvą (byla C-555/20), Lenkijos Respublika nurodo keturis pagrindus; pirmasis grindžiamas ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, antrasis – SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, trečiasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu ir penktasis – Chartijos 37 straipsnio pažeidimu. Grįsdama to paties ieškinio reikalavimus panaikinti Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalį, o nepatenkinus šio reikalavimo – panaikinti visą šią direktyvą, Lenkijos Respublika nurodo tris pagrindus; pirmasis grindžiamas teisinio saugumo principo pažeidimu, antrasis – ESS 5 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto proporcingumo principo pažeidimu, o trečiasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu.

1150 Pirmiausia reikia apibendrinti Sąjungos teisės nuostatas, taikomas vairuotojų komandiravimui kelių transporto sektoriuje, ir išdėstyti įvairias Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje nurodytas vežimo keliais operacijų rūšis, o tada paeiliui išnagrinėti ieškinių reikalavimus panaikinti šios direktyvos 1 straipsnį arba kai kurias jo nuostatas ir jos 9 straipsnio 1 dalį.

2. Dėl Sąjungos teisės normų, taikomų vairuotojų komandiravimui kelių transporto sektoriuje

1151 Visų pirma primintina, kad, kaip matyti iš Direktyvos 96/71 1 straipsnio 1 dalies, šios direktyvos tikslas yra užtikrinti komandiruotų darbuotojų apsaugą jų komandiruotės metu, kiek tai susiję su laisve teikti paslaugas, įtvirtinant privalomas nuostatas dėl darbo sąlygų ir darbuotojų sveikatos apsaugos ir saugos, kurių turi būti laikomasi. Šios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje komandiruotas darbuotojas apibrėžiamas kaip darbuotojas, kuris ribotą laiką dirba kitos valstybės narės nei tos, kurioje jis paprastai dirba, teritorijoje. Pagal šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad atitinkamos įmonės į jų teritoriją komandiruotiems darbuotojams, remiantis vienodų sąlygų taikymo principu, garantuotų darbo sutarties sąlygas valstybėje narėje, kurioje darbas atliekamas, apimančias šioje nuostatoje išvardytus dalykus, tarp kurių šios nuostatos b ir c punktuose nurodyta minimali mokamų metinių atostogų trukmė ir darbo užmokestis.

1152 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad, išskyrus paslaugas, susijusias su prekybinės laivininkystės įmonių personalu, dirbančiu jūroje, Direktyva 96/71 iš principo taikoma bet kokiam tarpvalstybiniam paslaugų teikimui, kai reikia komandiruoti darbuotojus, neatsižvelgiant į ekonomikos sektorių, su kuriuo tos paslaugos yra susijusios, taigi ir kelių transporto sektoriui (2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33 punktas).

1153 Direktyva 2020/1057, kaip matyti iš paties jos pavadinimo, susijusi su dviem pagrindiniais aspektais. Pirma, joje nustatytos konkrečios su Direktyva 96/71 ir Direktyva 2014/67 susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės. Antra, ja iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas Nr. 1024/2012. Valstybės narės ieškovės, prašančios panaikinti Direktyvą 2020/1057 arba jos dalį, savo ieškiniuose skiria dėmesį pirmajam iš šių aspektų.

1154 Kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 1 dalies, šioje direktyvoje nustatomos konkrečios kelių transporto sektoriaus vairuotojų komandiravimo taisyklės. Pagal šios direktyvos 1 konstatuojamąją dalį nustatant tokias konkrečias taisykles siekiama, viena vertus, užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o kita vertus, kelių transporto vežėjams – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas, siekiant sukurti saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad, atsižvelgdamas į didelį darbo jėgos judumo kelių transporto sektoriuje laipsnį, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė nustatyti specialiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas, laisvo prekių judėjimo, tinkamų vairuotojų darbo sąlygų ir jų socialinės apsaugos pusiausvyra.

1155 Pagal Direktyvos 2020/1057 8 konstatuojamąją dalį, kadangi transporto sektoriui būdingas didelis judumas, vairuotojai paprastai nėra komandiruojami į kitą valstybę narę pagal paslaugų sutartis ilgam laikotarpiui, kaip kartais būna kituose sektoriuose. Todėl, kaip nurodyta ir šios direktyvos 2 ir 3 konstatuojamosiose dalyse, šiomis išskirtinėmis aplinkybėmis siekiant užtikrinti, kad laisvė teikti kelių transporto paslaugas būtų grindžiama sąžininga transporto įmonių konkurencija, ir taip garantuoti sklandų vidaus rinkos veikimą, šioje direktyvoje įtvirtintose sektoriui skirtose taisyklėse patikslinama, kokiomis aplinkybėmis vairuotojams netaikomos Direktyvoje 96/71 nustatytos komandiravimo taisyklės.

1156 Direktyvos 2020/1057 9 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė šias sektoriui skirtas taisykles grįsti pakankama vairuotojo bei teikiamų paslaugų ir priimančiosios valstybės narės teritorijos sąsaja, o siekdamas sudaryti palankesnes sąlygas taikyti tas taisykles – atskirti skirtingas vežimo operacijų rūšis, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio.

1157 Būtent šios direktyvos 1 straipsnio 3–7 dalyse, siejamose su šios direktyvos 7–13 konstatuojamosiomis dalimis, atskiriamos penkios tarptautinio vežimo kelių transportu operacijų rūšys, t. y. dvišalės vežimo operacijos, nedvišalės vežimo operacijos (toliau – trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos), tranzito operacijos, kombinuotojo vežimo operacijos ir kabotažo operacijos.

1158 Pirma, dvišalės vežimo operacijos, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 10 konstatuojamosios dalies, yra vežimo operacijos iš valstybės narės, kurioje yra įsteigta transporto įmonė, į kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritoriją arba, atvirkščiai, vežimo operacijos iš valstybės narės ar trečiosios šalies į valstybę narę, kurioje įsteigta transporto įmonė.

1159 Pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies pirmą pastraipą ir 4 dalies pirmą pastraipą, nepaisant Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas, vykdantis dvišales atitinkamai krovinių ar keleivių vežimo operacijas, pagal Direktyvą 96/71 nelaikomas komandiruotu. Be to, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečioje–penktoje pastraipose ir 4 dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatytos papildomos veiklos išimtys tiek dvišalėms krovinių, tiek dvišalėms keleivių vežimo operacijoms.

1160 Antra, kiek tai susiję su trečiąją šalį apimančiomis vežimo operacijomis, iš Direktyvos 2020/1057 13 konstatuojamosios dalies matyti, kad joms būdinga tai, jog vairuotojas vykdo tarptautinį vežimą už valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi komandiruojančioji įmonė, ribų. Taigi tai yra vežimo operacijos, atliekamos iš kitos valstybės narės nei šios įmonės įsisteigimo valstybė narė arba iš trečiosios šalies į valstybę narę, kuri taip pat skiriasi nuo įsisteigimo valstybės narės, ar trečiąją šalį. Kaip matyti iš šios konstatuojamosios dalies, tais atvejais konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles reikalaujama taikyti tik atsižvelgiant į administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones.

1161 Trečia, dėl tranzito operacijų pasakytina, kad, kaip nurodyta Direktyvos 2020/1057 11 konstatuojamojoje dalyje, tai yra operacijos, kai vairuotojas kerta valstybę narę nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių. Šios direktyvos 1 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad vairuotojas nelaikomas komandiruotu pagal Direktyvą 96/71, jeigu kerta tranzitu valstybės narės teritoriją.

1162 Ketvirta, kalbant apie kombinuotojo vežimo operacijas, pažymėtina, kad jos Direktyvos 92/106, į kurią Direktyvoje 2020/1057 daroma aiški nuoroda, 1 straipsnio antroje pastraipoje apibrėžtos kaip prekių vežimo tarp valstybių narių operacijos, kai sunkvežimis arba kita su sunkvežimiu susijusi transporto priemonė naudojama vežimui pradine ar galutine kelio atkarpa, o kitai kelio atkarpai naudojami geležinkeliai, vidaus vandenų arba jūrų keliai. Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad, nepaisant Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruotu, kai vykdo kombinuotojo vežimo operacijos pradinę arba galutinę kelio atkarpą, jeigu kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų.

1163 Penkta, kabotažo operacijos Reglamento Nr. 1072/2009 2 straipsnio 6 punkte, siejamame su šio reglamento 15 konstatuojamąja dalimi, apibrėžtos kaip vežėjų teikiamos paslaugos valstybėje narėje, kurioje jie nėra įsisteigę, ir nustatyta, kad jos nedraudžiamos, jei nėra atliekamos kaip nuolatinė ar tęstinė veikla toje valstybėje narėje. Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad, kai vairuotojas vykdo kabotažo operaciją, pagal Direktyvą 96/71 jis laikomas komandiruotu.

3. Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio

1164 Grįsdamos savo atitinkamus ieškinius dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio arba kai kurių šio straipsnio 3–7dalių nuostatų panaikinimo Lietuvos Respublika (byla C-541/20), Bulgarijos Respublika (byla C-544/20), Rumunija (byla C-548/20), Kipro Respublika (byla C-550/20), Vengrija (byla C-551/20) ir Lenkijos Respublika (byla C-555/20) iš esmės remiasi šių principų ir nuostatų pažeidimu:

– Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkto (vienintelis Vengrijos nurodytas ieškinio pagrindas, kuriuo grindžiamas pagrindinis reikalavimas),

– vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų (Lietuvos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas, Rumunijos ieškinio antrasis pagrindas, Kipro Respublikos ieškinio antrasis pagrindas ir Vengrijos ieškinio antrasis pagrindas, pateiktas subsidiariai),

– proporcingumo principo (Lietuvos Respublikos ieškinio antrasis ir trečiasis pagrindai), Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, Rumunijos ieškinio pirmasis pagrindas, Kipro Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas, Vengrijos ieškinio pirmasis pagrindas, pateiktas subsidiariai, ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmasis pagrindas),

– Sąjungos teisės normų bendros transporto politikos srityje, numatytų SESV 91 straipsnio 1 dalyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas ir Kipro Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas) ir SESV 90 straipsnyje, siejamame su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalyje ir 94 straipsnyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas, Lenkijos Respublikos ieškinio antrasis pagrindas dėl SESV 91 straipsnio 2 dalies, Lenkijos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas dėl SESV 94 straipsnio ir Kipro Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas),

– SESV 34 ir 35 straipsniuose numatyto laisvo prekių judėjimo (Bulgarijos Respublikos ieškinio penktojo pagrindo pirma dalis ir Kipro Respublikos ieškinio penktojo pagrindo pirma dalis),

– laisvės teikti paslaugas, numatytos SESV 58 straipsnio 1 dalyje, siejamoje su SESV 91 straipsniu, arba subsidiariai SESV 56 straipsnyje (Bulgarijos Respublikos ieškinio penktojo pagrindo antra dalis ir Kipro Respublikos ieškinio penktojo pagrindo antra dalis),

– Sąjungos teisės nuostatų aplinkos apsaugos srityje, numatytų SESV 11 straipsnyje ir Chartijos 37 straipsnyje (Lenkijos Respublikos ieškinio ketvirtasis pagrindas).

1165 Būtent taip sugrupuotus ir tokia tvarka reikia nagrinėti ieškinių pagrindus, pateiktus dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio.

a) Dėl Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkto pažeidimo

1) Šalių argumentai

1166 Pateikdama vienintelį savo ieškinio pagrindą, kuriuo grindžiamas pagrindinis reikalavimas, Vengrija tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsniu pažeidžiamas Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punktas, nes tarptautinį vežimą kelių transportu vykdantys vairuotojai nepatenka į pastarosios direktyvos taikymo sritį, atsižvelgiant į jų vykdomos veiklos ypatumus.

1167 Pirma, pagal Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punktą, į kurį daroma nuoroda Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 2 dalyje, komandiravimo taisyklių taikymas vairuotojams, vykdantiems tarptautinio vežimo kelių transportu veiklą, įmanomas tik tuo atveju, kai juos įdarbinusią transporto įmonę ir paslaugų gavėją sieja sutartiniai santykiai. Tokie sutartiniai santykiai neįprasti vežimo sutarčių atveju, todėl pagal Direktyvą 2020/1057 tam, kad būtų taikomas komandiravimas, nereikalaujama, kad įmonė siuntėja ir įmonė gavėja sudarytų tokią sutartį. Pakanka, kad vairuotojas kirstų nacionalinę sieną.

1168 Antra, komandiravimas, kaip jis suprantamas pagal Direktyvą 96/71, glaudžiai susijęs su darbdavio priimančiojoje valstybėje narėje teikiamomis paslaugomis. Vis dėlto vykdant vežimo veiklą daugiausia dėmesio skiriama ne vairuotojo teikiamai paslaugai, o prekių judėjimui tarp valstybių narių. Vadinasi, tai nėra tokia veikla, kuri pateisina Direktyvoje 96/71 numatytų komandiravimo taisyklių taikymą. Be to, šiuos argumentus patvirtina Europos Sąjungos atsakas į COVID-19 pandemijos sukeltą krizę. Kai įvairios valstybės narės nustatė judėjimo ribojimus, Komisija beveik iš karto ėmėsi veiksmų, kad užtikrintų kuo sklandesnį krovinių vežimą.

1169 Trečia, dėl didelio tarptautinio krovinių vežimo keliais darbuotojų judumo vairuotojai turėtų būti laikomi ne laikinai atliekančiais savo darbą kitoje valstybėje narėje, bet nuolat važinėjančiais tarp kelių valstybių narių. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:1110) Teisingumo Teismas konstatavo, kad pagal Direktyvą 96/71 darbuotojas negali būti laikomas komandiruotu į valstybės narės teritoriją, jeigu jo atliekamas darbas nėra pakankamai susijęs su šia teritorija. Trumpalaikis, netgi tik kelias valandas trunkantis, buvimas kitoje valstybėje narėje negali sukurti tokio ryšio.

1170 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimas *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) nepaneigia šių svarstymų. Nors iš to sprendimo matyti, kad iš principo neatmetama galimybė vežėjams kelių transportu taikyti Direktyvą 96/71, taip pat aišku, kad, nesant pakankamo ryšio su valstybėmis narėmis, kuriose vairuotojai atlieka darbą, daugelis vežimo kelių transportu paslaugų neatitinka į šios direktyvos, kaip ją tame sprendime išaiškino Teisingumo Teismas, taikymo sritį patenkančio komandiravimo sąlygų. Išskyrus kabotažo atvejus, dėl kurių Teisingumo Teismas konstatavo tokio pakankamo ryšio buvimą, Teisingumo Teismas nepateikė kategoriško atsakymo dėl kitų atvejų, nes kiekvienas atvejis turi būti vertinamas atsižvelgiant į jam svarbias aplinkybes.

1171 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šis ieškinio pagrindas yra nereikšmingas arba nepagrįstas.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1172 Visų pirma primintina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 431 punkte nurodytos Teisingumo Teismo jurisprudencijos, Sąjungos teisės akto materialinis teisėtumas negali būti nagrinėjamas atsižvelgiant į kitą to paties norminio lygio aktą. Vadinasi, Vengrija negali veiksmingai tvirtinti, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos yra negaliojančios, atsižvelgiant į Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punktą.

1173 Kiek pateikdama savo ieškinio vienintelį pagrindą Vengrija remiasi Direktyvos 96/71 ir Direktyvos 2020/1057 taikymo sričių neatitiktimi, pažymėtina, kad bet kuriuo atveju tokios neatitikties nėra ir nesvarbu, ar jos pakaktų šios direktyvos 1 straipsnio panaikinimui pagrįsti. Pirma, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Direktyva 96/71 yra taikytina paslaugų teikimui tarpvalstybiniu lygmeniu kelių transporto sektoriuje (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33–41 punktus ir 2021 m. liepos 8 d. Sprendimo *Rapidsped*, C-428/19, EU:C:2021:548, 34–36 punktus). Vadinasi, tarptautinį vežimą kelių transportu vykdantys vairuotojai gali patekti į Direktyvos 96/71 taikymo sritį remiantis šios direktyvos nuostatomis, o ne dėl to, kaip klaidingai teigia Vengrija, kad priimta Direktyva 2020/1057.

1174 Antra, kaip teisingai pažymi Parlamentas, Direktyva 2020/1057 yra *lex specialis* Direktyvos 96/71 atžvilgiu, o pirmosios direktyvos tikslas yra ne išplėsti antrosios direktyvos taikymo sritį, bet patikslinti, kokiomis aplinkybėmis tarptautinio vežimo keliais operacijas vykdantys vairuotojai turi būti laikomi komandiruotais darbuotojais, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalį, ir dėl to patenkančiais į šios direktyvos taikymo sritį.

1175 Konkrečiau kalbant, kiek Vengrija priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui, kad jam priėmus Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį komandiravimo taisyklės tapo taikomos ir vežimo operacijoms, nesusijusioms su viena iš Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkte nurodytų tarpvalstybinių priemonių, pažymėtina, kad, kaip nurodo pati ši valstybė narė, Direktyvoje 2020/1057 aiškiai daroma nuoroda į šią nuostatą – jos 1 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad 1 straipsnyje nurodytos konkrečios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo taikomos vairuotojams, įdarbintiems valstybėje narėje įsisteigusiose transporto įmonėse, kurios imasi
Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3 dalies a punkte nurodytos tarpvalstybinės priemonės, t. y. savo sąskaita komandiruoja darbuotojus į kitos valstybės narės teritoriją ir duoda jiems nurodymus, vadovaudamosi sutartimi, sudaryta tarp darbuotojus komandiruojančios įmonės ir toje valstybėje narėje veikiančio paslaugų gavėjo, su sąlyga, kad komandiruotės metu šią komandiruojančiąją įmonę ir darbuotojus saisto darbo santykiai. Vadinasi, šios konkrečios taisyklės negali kirstis su būtinybe įvykdyti šio 1 straipsnio 3 dalies a punkte numatytas sąlygas, kad atitinkama vežimo operacija būtų laikoma patenkančia į Direktyvos 96/71 taikymo sritį.

1176 Pažymėtina, kad šiomis aplinkybėmis Vengrijos pateiktas argumentas, susijęs su Sąjungos atsaku į COVID-19 pandemiją, kaip matyti iš šio sprendimo 1173 punkto, grindžiamas klaidinga prielaida, kad Direktyva 96/71 nebuvo taikoma vežimo operacijoms prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057. Šis argumentas yra bendro pobūdžio ir nėra konkrečiai susijęs su darbuotojų komandiravimo reglamentavimu Sąjungos teisėje, taigi jį taip pat reikia atmesti.

1177 Trečia, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos juo labiau negali būti laikomos negaliojančiomis dėl to, kad, nesant pakankamo ryšio su valstybėmis narėmis, kuriose vairuotojai atlieka darbą, daugelis vežimo kelių transportu paslaugų neatitinka į Direktyvos 96/71, kaip ją 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) išaiškino Teisingumo Teismas, taikymo sritį patenkančio komandiravimo sąlygų.

1178 Šiuo aspektu pažymėtina, kad priimdamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį Sąjungos teisės aktų leidėjas laikėsi požiūrio, grindžiamo tokia pat logika kaip ir ta, kurios laikėsi Teisingumo Teismas tame sprendime.

1179 Konkrečiai kalbant, to sprendimo 49, 62 ir 63 punktuose aiškindamas Direktyvą 96/71 Teisingumo Teismas konstatavo, kad šioje direktyvoje numatytos komandiravimo taisyklės netaikomos, be kita ko, važiavimui tranzitu ir dvišalėms vežimo operacijoms, bet iš principo taikomos kabotažo operacijoms, kurios visiškai atliekamos priimančiosios valstybės narės teritorijoje.

1180 Lygiai taip pat Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse iš Direktyvos 96/71 taikymo srities pašalinamos dvišalės vežimo operacijos, o šio straipsnio 5 dalyje – tranzito operacijos, bet Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 7 dalyje patikslinta, kad Direktyva 96/71 taikoma kabotažo operacijoms.

1181 Taip pat pasakytina, kad 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) 45 punkte Teisingumo Teismas konstatavo, jog, viena vertus, darbuotojas negali būti laikomas „komandiruotu“ į valstybės narės teritoriją, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 96/71 2 straipsnį, jeigu jo atliekamas darbas nėra pakankamai susijęs su šia teritorija, ir, kita vertus, norint patikrinti, ar tokia sąsaja egzistuoja, reikia visapusiškai įvertinti visus atitinkamo darbuotojo veiklą apibūdinančius elementus.

1182 Kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 9 konstatuojamosios dalies, Sąjungos teisės aktų leidėjas konkrečiam sektoriui taikomas taisykles, susijusias su Direktyvos 96/71 taikymu kelių transporto sektoriuje, grindė pakankamo ryšio tarp vairuotojo ir priimančiosios valstybės narės teritorijoje teikiamos paslaugos kriterijumi. Siekdamas sudaryti palankesnes sąlygas tų taisyklių taikymui šis teisės aktų leidėjas pasirinko tiksliai nurodyti, kokiomis aplinkybėmis tas ryšys laikytinas egzistuojančiu.

1183 Šiuo tikslu teisės aktų leidėjas aiškiai nurodė, kad tam tikrų rūšių operacijoms nereikia taikyti komandiravimo taisyklių, t. y. pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečią–penktą pastraipas ribotam skaičiui operacijų, susijusių su dvišale vežimo operacija, o pagal šios direktyvos 1 straipsnio 6 dalį – tam tikroms atkarpoms, kurios yra kombinuotojo vežimo dalis.

1184 Kaip matyti, be kita ko, iš Direktyvos 2020/1057 13 konstatuojamosios dalies, dėl operacijų, kurioms netaikoma išimtis pagal šią direktyvą, Sąjungos teisės aktų leidėjas nurodė, kad egzistuoja pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija ir kad Direktyva 96/71 gali būti taikoma.

1185 Vien tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirinko sukonkretinti sąvoką „pakankamas ryšys“, kuria rėmėsi Teisingumo Teismas 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:1110, 31 punktas) ir 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976, 45 punktas), įvardydamas vežimo kelių transportu operacijų rūšis, kurioms turėtų arba neturėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės, negali reikšti, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnis yra negaliojantis. Teisingumo Teismo svarstymai

minėtuose sprendimuose buvo skirti teisės aktams, galiojusiems tuo metu, kai vyko ginčai, dėl kurių priimti tie sprendimai, išaiškinti, taigi tai, kaip reikia suprasti „pakankamą ryšį“, Teisingumo Teismas nurodė remdamasis tik Direktyvos 96/71 nuostatomis. Be to, Teisingumo Teismas niekur netvirtino, kad šiomis aplinkybėmis jo pateiktas sąvokos „pakankamas ryšys“ išaiškinimas yra vienintelis atitinkantis Sutarčių nuostatas.

1186 Vis dėlto išdėstyti teiginiai neturi įtakos klausimui, keliamam kituose nagrinėjamų ieškinių pagrinduose, ar tai, kaip Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirinko vertinti tokio „pakankamo ryšio“ buvimą kiekvienos iš Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse nurodytų operacijų atveju, yra suderinama su pirmine teise.

1187 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Vengrijos ieškinio vienintelį pagrindą, pateiktą grindžiant pagrindinį reikalavimą, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

b) Dėl vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimo

1) Šalių argumentai

1188 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio pirmąjį pagrindą, Bulgarijos Respublika – antrąjį pagrindą, Rumunija – antrąjį pagrindą, Kipro Respublika – antrąjį pagrindą, o Vengrija – antrąjį pagrindą, kuris pateiktas subsidiariai, tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnis neatitinka iš nediskriminavimo principo kylančių reikalavimų.

1189 Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad tai, jog komandiravimo taisyklės taikomos trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, bet netaikomos dvišalėms vežimo operacijoms, reiškia skirtingą požiūrį į panašias, netgi identiškas, situacijas, taigi pažeidžiamas nediskriminavimo principas.

1190 Pirma, šis skirtingas požiūris į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas lemia, kad vairuotojams suteikiama skirtinga socialinė apsauga, atsižvelgiant į jų darbdavio tautybę ir į vietą, kur vykdomos operacijos. Pavyzdžiui, tuo atveju, kai krovinys pakrautas Italijoje ir gabenamas į Frankfurtą (Vokietija), vairuotojas bus laikomas komandiruotu į Vokietiją, jeigu jo darbdavys yra portugalas, tačiau nebus laikomas komandiruotu, jeigu jo darbdavys yra italas. Vis dėlto abiem atvejais sąsaja su Vokietijos teritorija būtų tokia pati, nes prekės iškraunamos Vokietijoje. Be to, kad vairuotojai skirtingai traktuojami, nelygu vežimo maršrutas, diskriminacija atsirastų net ir tarp to paties vežėjo įdarbintų vairuotojų.

1191 Antra, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad šis skirtingas požiūris į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas daro didesnę neigiamą įtaką trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas vykdančioms įmonėms negu toms, kurios daugiausia arba išimtinai vykdo dvišales vežimo operacijas.

1192 Trečia, skirtingas požiūris į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas pažeidžia valstybių narių lygybės principą, nes kai kurios valstybės narės šio skirtumo poveikį pajus labiau nei kitos.

1193 Galiausiai, ketvirta, dėl tokio skirtingo požiūrio transporto įmonėms tenka skirtingos darbo užmokesčio ir administracinės išlaidos, atsižvelgiant į pakrovimo ar iškrovimo valstybę. Taigi šios įmonės bus suinteresuotos, esant tiems patiems vežimo santykiams, toms pačioms prekėms taikyti skirtingus įkainius, atsižvelgdamos į vežamų produktų kilmės ar paskirties šalį, o tai prieštarautų SESV 95 straipsnio 1 dalies esmei.

1194 Rumunija tvirtina, kad su komandiravimu susijusias administracines ir finansines išlaidas iš esmės patirs Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės, ir tai jas atgrasys nuo Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalyse reglamentuojamų operacijų vykdymo, nes šių įmonių konkurencingumas de facto sumažės iki nulio. Be to, vairuotojų socialinė apsauga negali būti garantuojama, jeigu Sąjungos pakraščiuose esančios transporto įmonės bus išstumtos iš rinkos. Pagal kitą scenarijų vairuotojai bus įpareigoti persikelti į valstybę narę, esančią patogesnėje vietoje, vertinant pagal vežimo operacijų centrą Sąjungoje. Taigi kyla klausimas, kiek ginčijamos šios direktyvos 1 straipsnio nuostatos atitinka SESV 91 straipsnio 2 dalyje ir SESV 94 straipsnyje nustatytus tikslus.

1195 Be to, Rumunijos nuomone, Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės diskriminuojamos ne tik atitinkamomis Direktyvos 2020/1057 nuostatomis, bet ir nuostatomis, dėl kurių pateikti ieškiniai dėl reglamentų 2020/1054 ir 2020/1055 dalinio panaikinimo (bylos C-546/20 ir C-547/20), tiek vertinant pavienes nuostatas atskirai, tiek jų visumą.

1196 Anot Rumunijos, Teisingumo Teismo jurisprudencija, kuria remiasi Parlamentas ir Taryba, suformuota 2018 m. birželio 21 d. Sprendime *Lenkija / Parlamentas ir Taryba* (C-5/16, EU:C:2018:483, 167 punktas) ir 2019 m. kovo 13 d. Sprendime *Lenkija / Parlamentas ir Taryba* (C-128/17, EU:C:2019:194, 106 punktas), negali būti *mutatis mutandis* taikoma nagrinėjamu atveju. Priimant ginčijamas „Judumo paketo“ nuostatas neatsižvelgta ne tik į vienos valstybės narės konkrečią situaciją. Priešingai, dėl ginčijamų priemonių valstybės narės atskiriamos į dvi dideles grupes pagal jų geografinę padėtį: palankesnėje padėtyje esantis centras ir nepalankesnėje padėtyje esantys pakraščiai, nors jų santykis ir kinta. Sąjungos lygiu priimamuose teisės aktuose turi būti atsižvelgiama į šiuos skirtumus ir siekiama juos kompensuoti, mažinant esamus skirtumus ir užtikrinant tolygesnį narystės Sąjungoje naudos ir sąnaudų paskirstymą.

1197 Taryba iš esmės pripažįsta, kad Direktyva 2020/1057 palengvinamos dvišalės vežimo operacijos, bet ne trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos, taigi, ne Europos rytuose, už teritorijos, kur sutelktas Sąjungos tarptautinis kelių transportas, ribų esančiose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių vykdomos operacijos.

1198 Vengrija savo ruožtu tvirtina, kad praktiškai galima atskirti dvi kombinuotojo vežimo operacijų rūšis, t. y. lydimosios operacijos ir nelydimosios operacijos. Tuo atveju, kai vairuotojas lydi transporto priemonę ir krovinį visą vežimo laiką, galiausiai galima kalbėti tik apie vieną vežimo operaciją. Keičiasi tik transporto rūšis. Tokiu atveju kombinuotojo vežimo operaciją iš esmės galima prilyginti dvišalei vežimo operacijai, taigi pagal pagrindinį vienodo požiūrio principą Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis turėtų būtų taikoma visai operacijai, t. y. abiem vežimo keliais atkarpoms.

1199 Vis dėlto pagal šios direktyvos 1 straipsnio 6 dalį vairuotojas, vykdantis kombinuotąjį vežimą, nelaikomas komandiruotu tik tuomet, kai kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalį. Sąjungos teisės aktų leidėjas dirbtinai suskaidė kombinuotojo vežimo operacijas į dvi vežimo keliais atkarpas (pradinę

ir galutinę kelio atkarpą), iš kurių viena neatitinka sąlygos, susijusios su dvišalėmis vežimo operacijomis. Taigi nustatęs, kad dvišalėms prekių vežimo operacijoms taikoma išimtis netaikoma lydimosioms kombinuotojo vežimo operacijoms, teisės aktų leidėjas pažeidė vienodo požiūrio principą.

1200 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

i) Pirminės pastabos

1201 Pirma, pažymėtina, kad, nors Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika prašo panaikinti visą Direktyvą 2020/1057, iš šių valstybių narių pateiktų argumentų, grindžiamų vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimu, matyti, kad jos konkrečiai ginčija šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, daromą skirtumą tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų.

1202 Antra, Vengrijos argumentuose, kuriais ji siekia įrodyti šių principų pažeidimą, daugiausia dėmesio skiriama Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 daliai, kurioje reglamentuojamos kombinuotojo vežimo operacijos.

1203 Galiausiai, trečia, dėl Rumunijos argumentų pažymėtina, kad ši valstybė narė prašo panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalis, tvirtindama, kad dėl jose numatytų taisyklių „Sąjungos pakraščiuose“ įsisteigusios transporto įmonės bus atgrasytos nuo šiose nuostatose nurodytų rūšių operacijų vykdymo, ir konkrečiai pabrėždama neigiamą poveikį šioms įmonėms, kylantį dėl skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų.

1204 [Ištaisyta 2024 m. gruodžio 19 d. nutartimi] Vis dėlto, kiek Rumunija remiasi Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 5 dalies panaikinimu, konstatuotina, kad ši valstybė narė tik bendrai teigia, jog „Sąjungos pakraščiuose“ esančios valstybės narės patiria netiesioginę diskriminaciją dėl ginčijamų 1 straipsnio nuostatų, tačiau nepaaiškina, kaip dėl šio straipsnio 5 dalies šios valstybės narės galėtų patirti nepatogumų, nors pagal šią nuostatą vežėjui, vykdančiam operaciją tranzitu valstybės narės teritorijoje, taikoma komandiravimo taisyklių išimtis, kai tenkinamos joje numatytos sąlygos. Tokia išimtis riboja didesnio ar mažesnio atstumo tarp valstybės narės, kur įsisteigęs vežėjas, ir kitos valstybės narės, kur pakraunamos ar iškraunamos prekės arba įlaipinami ar išlaipinami keleiviai, įtaką klausimui, ar aptariamai kelių transporto operacijai taikomos Direktyvoje 96/71 numatytos darbuotojų komandiravimo taisyklės.

1205 Be to, Rumunija nurodo Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį, tačiau nepagrindžia, kaip nuostata dėl kombinuotojo vežimo operacijų pažeidžiami vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principai ir dėl jos „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusios transporto įmonės atsiduria nepalankesnėje padėtyje. Argumentas, pateiktas siekiant įrodyti visų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–6 dalyse išdėstytų nuostatų diskriminuojamąjį pobūdį, kuriuo teigiama, kad „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusių ūkio subjektų užimama tarptautinio vežimo rinka auga, neįrodo šių principų pažeidimo.

1206 Tokiomis aplinkybėmis dar reikia išnagrinėti argumentus, kuriais Sąjungos teisės aktų leidėjui priekaištaujama, kad jis šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, atskyrė trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, ir konkrečius Vengrijos argumentus dėl šių taisyklių taikymo kombinuotajam vežimui, kaip numatyta šios direktyvos 1 straipsnio 6 dalyje.

ii) Dėl nurodyto diskriminacinio požiūrio egzistavimo

1207 Neginčijama, kad ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos, kiek jose įtvirtintos konkrečios vairuotojų komandiravimo taisyklės kelių transporto sektoriuje, vienodai taikomos visoms atitinkamoms transporto įmonėms, kad ir kokioje valstybėje narėje jos būtų įsisteigusios, visiems vairuotojams, kad ir kokia būtų jų pilietybė ir valstybė narė, kur įsisteigęs jų darbdavys, taip pat visoms valstybėms narėms, taigi šiose nuostatose nėra įtvirtintos pagal Sąjungos teisę draudžiamos tiesioginės diskriminacijos.

1208 Taigi, remiantis šio sprendimo 308–310 punktuose priminta jurisprudencija, reikia išnagrinėti, ar pagal šias nuostatas, kiek jose daromas skirtumas tarp šio sprendimo 1206 punkte nurodytų operacijų, panašioms situacijoms nepagrįstai taikomos skirtingos taisyklės, atsižvelgiant, be kita ko, į jomis siekiamą tikslą, ir ar dėl to jose įtvirtinta pagal Sąjungos teisę draudžiama netiesioginė diskriminacija, nes pagal savo pobūdį jos gali labiau paveikti „Sąjungos pakraščiuose“ esančiose valstybėse narėse įsisteigusias transporto įmones, šiose įmonėse dirbančius vairuotojus ir šią valstybių narių grupę.

1209 Kaip matyti iš pirmesniame punkte nurodytos jurisprudencijos, siekiant nustatyti, ar laikomasi vienodo požiūrio principo, aptariamų situacijų panašumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į Sąjungos teisės akto, kuriame nustatytas atitinkamas skirtumas, dalyką ir tikslą.

1210 Direktyvos 2020/1057 tikslas, kaip nurodyta jos 3 ir 7 konstatuojamosiose dalyse, yra numatyti konkrečias taisykles, kad būtų galima nustatyti, kurios valstybės narės darbo sąlygos garantuojamos kelių transporto vairuotojams, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad šiam sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir, norint užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, užtikrinama pusiausvyra tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, nacionaliniams ir užsienio vežėjams sąžiningai konkuruojant.

1211 Būtent atsižvelgiant į šį bendrą Direktyvos 2020/1057 tikslą, kaip matyti iš jos 9 konstatuojamosios dalies, jos 1 straipsniu siekiama konkretaus tikslo – patikslinti, kokiomis aplinkybėmis vairuotojams taikomos arba netaikomos Direktyvoje 96/71 numatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės.

1212 Taigi atsižvelgiant į šį tikslą reikia išnagrinėti, ar Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje Sąjungos teisės aktų leidėjas taikė diskriminacinį požiūrį į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir kombinuotojo vežimo operacijas, palyginti su dvišalėmis vežimo operacijomis.

– Dėl, kaip teigiama, diskriminacinio požiūrio į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, palyginti su dvišalėmis vežimo operacijomis

1213 Pirma, dėl, kaip teigiama, transporto įmonių ir vairuotojų diskriminacijos pagal tai, ar jie vykdo trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, ar dvišales vežimo operacijas, primintina, jog iš Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio, konkrečiai – iš jo 3 dalies pirmos pastraipos ir 4 dalies pirmos pastraipos, siejamų su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad dvišales vežimo operacijas vykdantis vairuotojas nelaikomas komandiruotu pagal Direktyvą 96/71, o trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas vykdantis vairuotojas iš principo tokiu laikomas. Be to, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečioje–penktoje pastraipose ir 1 straipsnio 4 dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatyta, kad šiose dalyse nustatytos dvišalių vežimo operacijų išimtys taikomos ir tam tikrai papildomai veiklai, susijusiai su tokiomis operacijomis.

1214 Vadinasi, taikant komandiravimo taisykles, iš šių Direktyvos 2020/1057 nuostatų kylantis skirtingas požiūris į trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas grindžiamas atitinkamų vežimo operacijų rūšimis, kurios atskiriamos pagal vairuotojo ir jo teikiamos paslaugos sąsają su priimančiosios valstybės narės ir įsisteigimo valstybės narės teritorija. Dvišalių vežimo operacijų atveju paslaugos pobūdis glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, bet taip nėra trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos atveju, kai vairuotojas vykdo operacijas vis kitoje valstybėje narėje ir nė viena iš jų nėra įsisteigimo valstybė narė.

1215 Vadinasi, trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos ir dvišalės vežimo operacijos nėra panašios, atsižvelgiant į Direktyvos 2020/1057 tikslą, ypač į šios direktyvos 1 straipsnyje nurodytą tikslą, kurie abu priminti šio sprendimo 1210 ir 1211 punktuose. Taigi, kaip išvados 1086 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nei su šiomis dviem vežimo rūšimis susijusių vairuotojų, nei transporto įmonių padėtis nėra panaši, atsižvelgiant į šį tikslą.

1216 Šios išvados nepaneigia konkretūs vežimo operacijų pavyzdžiai, kuriuos pateikė valstybės narės ieškovės ir kurie, anot jų, įrodo, kad tokio paties pobūdžio darbą gali atlikti du skirtingi vairuotojai, tam tikrais atvejais dirbantys tai pačiai įmonei, tačiau dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų tiems dviem vairuotojams bus taikomos ne tokios pačios darbo sąlygos, konkrečiai kalbant, ne toks pats darbo užmokestis.

1217 Šiuo aspektu pakanka pažymėti, kad šie argumentai grindžiami klaidinga prielaida, kad atitinkamų vairuotojų situacijų panašumas, siekiant nustatyti, ar taikomos komandiravimo taisyklės, turi būti vertinamas tik atsižvelgiant į jų darbo pobūdį, tačiau, kaip matyti iš pirma išdėstytų teiginių, vertinant šį panašumą atsižvelgiant į Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio tikslą, svarbi atitinkamo vairuotojo ir teikiamos paslaugos sąsaja su įsisteigimo valstybe nare arba su priimančiąja valstybe nare.

1218 Bet kuriuo atveju pažymėtina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 247 punkte, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją nustatyti bendrą transporto politiką, kurios dalis yra Direktyvoje 2020/1057 numatytos priemonės. Ši direktyva priimta remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalimi ir pagal ją reikia priimti politinio pobūdžio sprendimus ir atlikti sudėtingus šių priemonių ekonominio ir socialinio poveikio vertinimus.

1219 Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjui negalima priekaištauti, kad pažeidė vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principus, remiantis vien tuo, kad įgyvendindamas šią diskreciją jis nusprendė nustatyti bendrus kriterijus, taikomus vertinant, ar yra pakankama sąsaja tarp teikiamos transporto paslaugos ir priimančiosios valstybės narės teritorijos, o ne palikti atitinkamiems subjektams kiekvienu konkrečiu atveju tikrinti, ar yra tokia sąsaja.

1220 Antra, dėl galimos valstybių narių diskriminacijos pažeidžiant ESS 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą jų lygybės prieš Sutartis principą pasakytina, kad negalima atmesti galimybės, jog Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, įtvirtintas skirtumas tarp dvišalių vežimo operacijų ir trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų kai kurias valstybes nares paveiks labiau negu kitas.

1221 Kadangi šalys neginčija, kad didelė dalis paklausos transporto rinkoje sutelkta „Sąjungos centre“ esančiose valstybėse narėse, įmanoma, kad transporto įmonės, įsisteigusios, anot valstybių narių ieškovių, „Sąjungos pakraščiuose“, vykdo daugiausia trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų Sąjungoje, taigi joms dažniausiai taikomos komandiravimo taisyklės, o „Sąjungos centre“ įsisteigusios jų konkurentės daugiausia arba išimtinai vykdo dvišales vežimo operacijas.

1222 Vis dėlto primintina, kad pagal šio sprendimo 332 punkte nurodytą jurisprudenciją Sąjungos teisės aktas, kuriuo siekiama suvienodinti valstybių narių teisės normas, negali būti laikomas diskriminaciniu, jeigu vienodai taikomas visoms valstybėms narėms, nes toks derinimo aktas neišvengiamai sukelia skirtingų pasekmių, atsižvelgiant į tai, kokie buvo ankstesni skirtingų nacionalinės teisės sistemų aktai ir praktika.

1223 Nagrinėjamu atveju priimdamas konkrečiam sektoriui taikomas komandiravimo taisykles, kurios turi būti įgyvendintos visoje Sąjungoje, norint užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 3, 7 ir 9 konstatuojamųjų dalių, užtikrinti pusiausvyrą tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, transporto įmonėms sąžiningai konkuruojant.

1224 Šiomis aplinkybėmis skirtingų vežimo operacijų rūšių atskyrimas siekiant taikyti komandiravimo taisykles ne tik nepažeidžia valstybių narių lygybės, bet, priešingai, kaip iš esmės matyti iš šios direktyvos 4 konstatuojamosios dalies, taip siekiama ištaisyti iki tol galėjusį egzistuoti nevienodą požiūrį, atsiradusį dėl to, kad valstybės narės skirtingai aiškino, taikė ir įgyvendino nuostatas, galiojusias prieš priimant šią direktyvą, o dėl šių skirtumų vairuotojams ir transporto įmonėms buvo sukuriama didelė administracinė našta.

1225 Be to, galimas skirtingas ginčijamų Direktyvos 20520/1057 1 straipsnio nuostatų poveikis valstybėms narėms pagal tai, ar jos yra „Sąjungos centre“, ar „Sąjungos pakraščiuose“, kaip nurodyta šio sprendimo 1220 ir 1221 punktuose, atsiranda ne dėl diskriminacinio trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų atskyrimo, bet iš esmės dėl tam tikrose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių pasirinkto ekonominės veiklos modelio, nes transporto įmonių, didžiąją dalį ar visas paslaugas teikiančių valstybėse narėse, esančiose toli nuo jų įsisteigimo valstybės narės, kad ir kokia tai būtų valstybė narė, vykdomos vežimo operacijos dažniau gali būti traktuojamos kaip trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos, taigi joms bus taikomos komandiravimo taisyklės.

1226 Tiesa, taikant šias taisykles gali atsirasti didesnė našta darbdaviams, teikiantiems trečiąją šalį apimančio vežimo paslaugas valstybėse narėse, kuriose socialinės apsaugos, ypač darbo užmokesčio, lygis yra didesnis negu jų įsisteigimo valstybėje narėje.

1227 Vis dėlto tai yra neišvengiama Direktyvos 2020/1057 tikslų pasekmė – šia direktyva būtent siekiama užtikrinti sąžiningą transporto įmonių konkurenciją, garantuojant su priimančiosios valstybės narės teritorija pakankamai susijusias vežimo paslaugas teikiantiems vairuotojams tokias pačias darbo ir įdarbinimo sąlygas kaip ir kitiems tokias pačias paslaugas šioje teritorijoje teikiantiems vairuotojams. Taip pat pasakytina, kad vien tai, jog tam tikrų subjektų interesai gali būti paveikti labiau negu kitų, yra neišvengiama siekiant skirtingų konkuruojančių interesų pusiausvyros, o šis siekis būdingas teisėkūros veiksmams. Nagrinėjamu atveju tokia pasekmė neatskiriama nuo šia direktyva siekiamo tikslo pagerinti vairuotojų socialines ir darbo sąlygas, kartu užtikrinant transporto įmonių sąžiningą konkurenciją.

1228 Be to, kaip nurodyta šio sprendimo 322 punkte, Sąjungos teisės nuostata negali būti laikoma savaime prieštaraujančia vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principams vien dėl to, kad tam tikriems ūkio subjektams sukelia skirtingas pasekmes, kai šią situaciją lemia skirtingos jų veiklos sąlygos, ypač dėl jų geografinės padėties, o ne ginčijamos nuostatos sukurta teisinė nelygybė.

1229 Bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad pagal ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatas panašios situacijos vertinamos skirtingai, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 308 punkte primintą jurisprudenciją, toks vertinimas būtų objektyviai pateisinamas tikslais, kurių siekiama pagal SESV 90 straipsnį įgyvendinant bendrą transporto politiką. Šie tikslai apima, be kita ko, SESV preambulėje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytą darbo sąlygų gerinimą ir SESV 9 straipsnyje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytą tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimą.

1230 Trečia, dėl konkrečių Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos argumentų, grindžiamų SESV 95 straipsnio 1 dalies pažeidimu, primintina, kad pagal šią nuostatą transporto srityje Sąjungoje draudžiama „diskriminacija, pasireiškianti tuo, kad vežėjai už tų pačių prekių gabenimą tais pačiais maršrutais taiko skirtingus transporto įkainius ir nustato skirtingas sąlygas vien dėl gabenamų prekių kilmės ar paskirties šalies“.

1231 Kiek Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad vežėjai bus suinteresuoti toms pačioms prekėms taikyti skirtingus įkainius, atsižvelgdami į vežamų produktų kilmės ar paskirties šalį, kad padengtų įvairias darbo užmokesčio ir administracines išlaidas, atsirandančias dėl ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų, pažymėtina, kad šiomis nuostatomis siekiama užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir didesnę jų socialinę apsaugą nustatant vairuotojų komandiravimo taisyklių taikymo kelių transporto sektoriuje kriterijus. Šiose nuostatose nereglamentuojamos pačios kainos ar vežimo sąlygos, taigi jos negali būti laikomos SESV 95 straipsnio 1 dalyje nurodytomis priemonėmis.

1232 Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 1213–1224 punktų, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje įtvirtintas skirtingas komandiravimo taisyklių taikymas dvišalėms vežimo operacijoms ir trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms grindžiamas ne atitinkamų prekių kilme ar paskirties vieta, o tuo, kad vykdant šių dviejų rūšių operacijas teikiama paslauga nevienodai susijusi su įsisteigimo valstybe nare.

1233 Ketvirta, kiek pateikdama savo ieškinio antrąjį pagrindą, formaliai grindžiamą nediskriminavimo principo pažeidimu, Rumunija remiasi SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimu, pažymėtina, kad jos argumentai sutampa su Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos argumentais, pateiktais grindžiant jų ieškinių ketvirtuosius pagrindus, ir su Lenkijos Respublikos argumentais, pateiktais grindžiant jos ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus. Taigi šie argumentai bus išnagrinėti kartu su nurodytais argumentais.

1234 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, negalima teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo požiūris, kurio jis laikosi Direktyvos 20220/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, t. y. skirtingų vežimo operacijų rūšių atskyrimas atsižvelgiant į vairuotojo ir teikiamos paslaugos sąsają su priimančiosios valstybės narės arba įsisteigimo valstybės narės teritorija, siekiant taikyti komandiravimo taisykles, konkrečiai kalbant, taikyti jas trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, bet jų netaikyti dvišalėms vežimo operacijoms ir tam tikrai su jomis susijusiai papildomai veiklai, pažeidžia nediskriminavimo principą.

– Dėl, kaip teigiama, diskriminuojamojo požiūrio į kombinuotojo vežimo operacijas, palyginti su dvišalėmis vežimo operacijomis

1235 Savo argumentuose dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalies, susijusios su kombinuotuoju vežimu, Vengrija teigia, kad tuo atveju, kai tas pats vairuotojas lydi transporto priemonę ir krovinį visą kombinuotojo vežimo operacijos laikotarpį, visa ši operacija turėtų būti prilyginta dvišalei vežimo operacijai, taigi komandiravimo taisyklės turėtų būti netaikomos abiem kelio atkarpoms, nes skirtingose kombinuotojo vežimo operacijos dalyse skiriasi tik transporto rūšis. Šie argumentai grindžiami klaidinga prielaida, kad tokia kombinuotojo vežimo operacija, kaip visuma, yra panaši į dvišalę vežimo operaciją, atsižvelgiant į Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatomis siekiamą tikslą.

1236 Iš Direktyvos 92/106 1 straipsnyje, į kurį pateikiama nuoroda Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje, esančios apibrėžties matyti, kad kombinuotojo vežimo operacijos – tai prekių vežimo tarp valstybių narių operacijos, kai keliais prekės vežamos pradine arba galutine kelio atkarpa, o kitai kelio atkarpai naudojami minimalų atstumą viršijantys geležinkeliai, vidaus vandenų arba jūrų keliai.

1237 Kaip matyti iš paties Direktyvos 2020/1057 pavadinimo, jos tikslas – nustatyti konkrečias vairuotojų komandiravimo taisykles tik kelių transporto sektoriuje. Be to, kaip nurodyta šio sprendimo 1210 punkte, šia direktyva, konkrečiai – jos 1 straipsniu, siekiama numatyti taisykles, kad būtų galima nustatyti, kurios valstybės narės darbo sąlygos garantuojamos kelių transporto vairuotojams, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad šiam sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, nes komandiravimo taisyklių taikymas konkrečiam vairuotojui priklauso nuo to, ar jis ir jo teikiama paslauga pakankamai susiję su priimančiosios valstybės narės teritorija.

1238 Būtent atsižvelgiant į tai pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį, kurioje reglamentuojama, kaip turi būti traktuojamos kombinuotojo vežimo operaciją sudarančios kelio atkarpos, komandiravimo taisyklės netaikomos tokios operacijos pradinei arba galutinei kelio atkarpai, jei ši kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų, kaip jos suprantamos pagal šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalį.

1239 Primintina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 247 punkte nurodytos jurisprudencijos, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją nustatyti bendrą transporto politiką, kurios dalis yra Direktyvoje 2020/1057 numatytos priemonės. Ši direktyva priimta remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalimi ir pagal ją reikia priimti politinio pobūdžio sprendimus ir atlikti sudėtingus šių priemonių ekonominio ir socialinio poveikio vertinimus.

1240 Taigi, remiantis šio sprendimo 309 punkte priminta jurisprudencija, pagal kurią nagrinėjamų situacijų panašumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į aiškinamo Sąjungos teisės akto dalyką ir tikslus, Sąjungos teisės aktų leidėjui negalima priekaištauti, kad įgyvendindamas šią diskreciją jis nusprendė, jog, siekiant taikyti komandiravimo taisykles, dvišalėms vežimo operacijoms gali būti prilygintos tik tos kombinuotojo vežimo operacijos dalys, kurios vykdomos kelių transportu, o ne visa ši operacija.

1241 Šios išvados nepaneigia argumentas, kad taip kombinuotojo vežimo operacija dirbtinai išskaidoma į dvi atskiras kelio atkarpas, nors visą šią operaciją vykdo tas pats vairuotojas. Aplinkybė, kad prekes visą tokios operacijos laikotarpį gali lydėti tas pats vairuotojas, šiuo aspektu nėra svarbi, nes neginčijama, kad vienas iš šią operaciją sudarančių transporto būdų nepatenka į Direktyvos 2020/1057, kuria siekiama nustatyti konkrečias kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisykles, taikymo sritį.

1242 Šio sprendimo 1240 punkte pateiktos išvados juo labiau nepaneigia aplinkybė, kad tam tikrais atvejais kombinuotojo vežimo operacija turėtų būti traktuojama kaip viena operacija, kuria siekiama kitų tikslų nei numatytieji Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje. Net darant prielaidą, kad taip yra, ši aplinkybė, atsižvelgiant į Sąjungos teisės aktų leidėjo plačią diskreciją apibrėžti bendrą transporto politiką, neįrodo, kad šis teisės aktų leidėjas pažeidė vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principus, kai nustatė, kad tik tos kombinuotojo vežimo operacijos dalys, kurios vykdomos kelių transportu, gali būti prilygintos dvišalei vežimo operacijai, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu.

1243 Galiausiai pažymėtina, kad aplinkybė, jog tik viena iš dviejų kombinuotojo vežimo operaciją sudarančių kelio atkarpų laikoma tenkinančia Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje, siejamoje su šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalimi, numatytas sąlygas, kad jai būtų taikoma šioje nuostatoje įtvirtinta išimtis, yra tik pasekmė to, jog atsižvelgiama į kiekvienos iš šių atkarpų ypatumus. Kaip matyti iš šios direktyvos 12 konstatuojamosios dalies, kai kelio atkarpa, vertinama atskirai, gali būti prilyginama dvišalei vežimo operacijai, toje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, o tai pateisina to straipsnio 3 dalyje numatytos išimties taikymą šiai kelio atkarpai.

1244 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad kombinuotojo vežimo operacijų, kai tas pats vairuotojas lydi transporto priemonę ir krovinį, neprilygindamas
Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalyje nurodytoms dvišalėms vežimo operacijoms Sąjungos teisės aktų leidėjas nepažeidė vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų.

1245 Šios išvados negali nuginčyti Rumunijos teiginys, grindžiamas bendru diskriminaciniu poveikiu, kurį sukelia visos „Judumo paketo“ nuostatos, dėl kurių ši valstybė narė pareiškė ieškinius bylose C-546/20–C-548/20. Pakanka pažymėti, kad byloje C-548/20 Rumunija neįrodė, jog diskriminacija kyla iš Direktyvos 2020/1057, ir kad šios valstybės narės argumentai, pateikti ginčijant reglamentus 2020/1054 ir 2020/1055 ir jau išnagrinėti nagrinėjant ieškinius bylose C-546/20 ir C-547/20, buvo atmesti.

1246 Taigi Lietuvos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą, Bulgarijos Respublikos ieškinio antrąjį pagrindą, Rumunijos ieškinio antrąjį pagrindą, Kipro Respublikos ieškinio antrąjį pagrindą ir Vengrijos ieškinio antrąjį pagrindą, pateiktą subsidiariai, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

c) Dėl proporcingumo principo pažeidimo

1247 Lietuvos Respublika, pateikdama ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus, Bulgarijos Respublika – pirmąjį pagrindą, Rumunija – pirmąjį pagrindą, Kipro Respublika – pirmąjį pagrindą, Vengrija – pirmąjį pagrindą, kuris pateiktas subsidiariai, o Lenkijos Respublika – pirmąjį pagrindą, tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnis arba kai kurios jo nuostatos neatitinka iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų.

1248 Viena vertus, šios valstybės narės ginčija tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas išnagrinėjo Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumą, visų pirma dėl to, kad neatliktas šių nuostatų arba kai kurių iš jų galutinės versijos poveikio vertinimas. Konkrečiai kalbant, nors Lietuvos Respublikos ieškinio trečiasis pagrindas formaliai grindžiamas „geros teisėkūros“ principo ir „esminių procedūrinių reikalavimų“ pažeidimu, iš argumentų, pateiktų grindžiant šį pagrindą, akivaizdu, kad ši valstybė narė iš tiesų siekia įrodyti proporcingumo principo pažeidimą, remdamasi tuo, kad šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalies poveikis nebuvo tinkamai įvertintas. Be to, nors Vengrija savo ieškinio pirmajame pagrinde, pateiktame subsidiariai, formaliai tvirtina, kad padaryta akivaizdi vertinimo klaida ir pažeistas proporcingumo principas, jos šiuo aspektu pateiktais argumentais siekiama įrodyti tik šio principo pažeidimą.

1249 Kita vertus, šios valstybės narės, išskyrus Vengriją, ginčija patį Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse numatytų kriterijų, taikomų siekiant nustatyti situacijas, kai kelių transporto vairuotojams taikomos komandiravimo taisyklės, arba kai kurių iš jų proporcingumą.

1) Dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo nagrinėjimo

i) Šalių argumentai

1250 Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika primena, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms taikyti komandiravimo taisykles be laiko limito ir netaikyti šių taisyklių dvišalėms vežimo operacijoms. Tačiau Parlamentas ir Taryba neturėjo jokio šio teisės akto poveikio vertinimo, nors valstybės narės kelis kartus prašė jį atlikti, ir jokios kitos informacijos, galinčios patvirtinti, kad šis skirtingas požiūris į dvišales vežimo operacijas ir trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas yra proporcingas. Iš tiesų pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos buvo numatytas iš esmės kitoks požiūris.

1251 Lietuvos Respublika tvirtina, kad priimant Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalį buvo pažeistas „geros teisėkūros“ principas, nes šios nuostatos poveikis nebuvo tinkamai įvertintas.

1252 Ši valstybė narė pažymi, kad pagal ESS 11 straipsnio 3 dalį siekdama užtikrinti Sąjungos veiksmų nuoseklumą ir skaidrumą Komisija turi išsamiai konsultuotis su suinteresuotomis šalimis. Protokolo dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų 2 straipsnyje taip pat įtvirtinta analogiška Komisijos pareiga išsamiai konsultuotis. Tai matyti ir iš šio protokolo 5 straipsnio, jame nustatyta, kad pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų projektai turi būti pagrindžiami atsižvelgiant į

subsidiarumo ir proporcingumo principus, ir reikalaujama, kad pagal teisėkūros procedūrą priimamų aktų projektuose būtų išsamus paaiškinimas, leidžiantis įvertinti, ar laikomasi šių principų, taigi šiuose projektuose turi būti atsižvelgiama į būtinybę bet kokią ūkio subjektams tenkančią naštą padaryti minimalią ir proporcingą tikslui, kurį reikia pasiekti. Be to, Tarpinstituciniame susitarime numatyta, kad Komisija atlieka teisėkūros iniciatyvų, kuriomis, kaip tikėtina, bus daromas didelis ekonominis ir socialinis poveikis ar poveikis aplinkai, poveikio vertinimus.

1253 Tiesa, tam tikrais atvejais galima neatlikti poveikio vertinimo. Vis dėlto nagrinėjamu atveju nebuvo objektyvių priežasčių neatlikti poveikio vertinimo ir Sąjungos institucijos nemotyvavo savo sprendimo jo neatlikti. 2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimas *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba* (C-482/17, EU:C:2019:1035), kuriuo remiasi Taryba, nagrinėjamu atveju nėra svarbus, nes byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo atliktas poveikio vertinimas, o nagrinėjamu atveju ginčijamų nuostatų poveikis nebuvo išnagrinėtas.

1254 Anot Lietuvos Respublikos, poveikio vertinimų tinkamumas ir būtinumas negali būti aiškinamas kaip priklausantis nuo visiškai subjektyvaus vertinimo, kuris savo ruožtu priklauso tik nuo Sąjungos teisės aktų leidėjo valios. Atvirkščiai, šis vertinimas turi būti grindžiamas turimais objektyviais duomenimis, nes tai yra vienintelis būdas užtikrinti, kad šis teisės aktų leidėjas nepiktnaudžiautų savo diskrecija.

1255 Rumunija pateikia iš esmės analogišką kritiką dėl Direktyvos 20220/1057 1 straipsnio 3–6 dalių. Ji pirmiausia tvirtina, kad dokumentų, kuriuose analizuojama tik būtinybė priimti teisės aktus komandiravimo srityje, nepakanka. Būtinų ir tinkamų sprendimų, skirtų kovoti su konstatuotais trūkumais, nustatymas negalėjo būti grindžiamas vien iki tol buvusios padėties transporto rinkoje vertinimu. Taip pat reikėjo atlikti realų ir išsamų numatomų priemonių pasekmių vertinimą. Vien tai, kad per teisėkūros procedūrą Komisija nurodė, jog Sąjungos teisės aktų leidėjo požiūris užtikrina, kad bus pasiektas tas pats tikslas, kokio siekiama pasiūlymu dėl Komandiravimo direktyvos, neištaiso fakto, kad neatliktas poveikio vertinimas.

1256 Lenkijos Respublika tvirtina, kad nagrinėjamu atveju nėra informacijos, jog Parlamentas ir taryba turėjo duomenų, leidžiančių įvertinti ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų poveikį aplinkai, įvairių vežėjų ekonominei padėčiai ir visam sektoriui. Konkrečiai kalbant apie ekonominį poveikį, pasakytina, kad vežėjams teks didesnės išlaidos dėl būtinybės pritaikyti vairuotojų darbo užmokestį prie valstybėse narėse, per kurias važiuojama, galiojančių įkainių. Remiantis poveikio vertinimo socialinėje dalyje (dalis 1/2, p. 9 ir 10) pateikta informacija, vairuotojų darbo užmokesčio lygis valstybėse narėse skiriasi iš esmės. Šios išlaidos bus neproporcingos, palyginti su vairuotojų gaunama nauda, ir sąžiningos konkurencijos aspektu, kai atitinkamoje valstybėje narėje vežimo operacijos vykdomos retai arba yra nereikšmingos, ypač dėl savo trukmės. Be to, administracinės išlaidos, susijusios su priimančiosios valstybės narės nacionalinės teisės normų, reglamentuojančių vairuotojų darbo užmokestį, taikymu, gali siekti iki 14 000 EUR per metus vienam vežėjui, neįskaičiuojant su patikrinimais susijusių išlaidų ir galimų baudų.

1257 Dėl padidėjusių išlaidų ir su trečiąją šalį apimančiomis vežimo operacijomis bei kabotažo operacijomis susijusių sunkumų bus apribotas šių rūšių operacijų skaičius, o tai savo ruožtu lems išaugusį važiavimų be krovinio skaičių, taigi sumažės bendras eismo saugumo lygis pagrindiniuose susisiekimo keliuose Sąjungoje ir kris kelių transporto našumas. Dėl to taip pat padaugės išmetamų teršalų.

1258 Dėl priežasčių, iš esmės analogiškų apibendrintoms šio sprendimo 1250–1257 punktuose, Vengrija tvirtina, kad neatliktas visiškas poveikio vertinimas yra Sąjungos teisės aktų leidėjo padaryta akivaizdi vertinimo klaida ir proporcingumo principo pažeidimas.

1259 Konkrečiai kalbant, 2020 m. balandžio 15 d. komunikate (Komisijos komunikatas Europos Parlamentui pagal [SESV] 294 straipsnio 6 dalį dėl Tarybos pozicijos dėl reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas Nr. 1071/2009, Reglamentas Nr. 1072/2009 ir Reglamentas Nr. 1024/2012; reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais; ir direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22 nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71 ir Direktyva 2014/67 susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas Nr. 1024/2012, priėmimo (COM(2020) 151 *final*)) Komisija teigė, kad dėl kombinuotojo vežimo operacijoms taikomų ribojimų kyla problemų, pirmiausia dėl to, kad dėl šių ribojimų gali sumažėti paramos veiksmingumas krovinių vežimo daugiarūšiu transportu operacijoms.

1260 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

1261 Dėl argumentų, susijusių su nurodytu neatliktu arba nepakankamai atliktu poveikio vertinimu, primintina, kad pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos Komisija pasiūlė sistemą, pagal kurią, darant prielaidą, kad Direktyva 96/71 taikoma kelių transporto sektoriui, du iš devynių priimančiosios valstybės narės darbo ir įdarbinimo sąlygų elementų, išvardytų Direktyvos 96/71 3 straipsnio 1 dalyje, t. y. minimali mokamų kasmetinių atostogų trukmė ir darbo užmokestis, nebūtų taikomi trumpesnėms nei trys dienos per mėnesį komandiruotėms, kai vairuotojai vykdo tarptautinio vežimo operacijas, kaip jos suprantamos pagal reglamentus Nr. 1072/2009 ir Nr. 1073/2009. Tačiau pasiūlyme nurodyta, kad, jei komandiruotės trukmė viršija šią trijų dienų ribą, visi devyni darbo ir įdarbinimo sąlygų elementai atitinkamą mėnesį taikomi visam komandiruotės laikotarpiui.

1262 Taigi pagal šį pasiūlymą tarptautinio vežimo operacijas vykdantys vairuotojai bet kuriuo atveju buvo laikomi komandiruotais ir jiems buvo taikoma dauguma priimančiosios valstybės narės darbo ir įdarbinimo sąlygų, išvardytų Direktyvos 96/71 3 straipsnio 1 dalyje. Be to, darbdaviai turėjo vesti apskaitą, kiek laiko kiekvienas darbuotojas praleidžia įvairiose valstybėse narėse, kad galėtų nustatyti, ar taikomos ir šių valstybių narių taisyklės dėl minimalios mokamų kasmetinių atostogų trukmės ir darbo užmokesčio.

1263 Manydamas, kad tokio sprendimo nepakanka, Sąjungos teisės aktų leidėjas galiausiai pasirinko atskirti skirtingas vežimo operacijų rūšis. Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, numatyta komandiravimo taisyklių išimtis, t. y. visų priimančiosios valstybės narės darbo ir įdarbinimo sąlygų netaikymas dvišalėms vežimo operacijoms, tranzito operacijoms ir tam tikroms kombinuotojo vežimo operacijų dalims, tačiau šios taisyklės iš principo taikomos trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms ir kabotažo operacijoms.

1264 Taigi neginčijama, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje nebuvo išnagrinėtas galiausiai pasirinkto sprendimo poveikis ir kad dėl jo neatlikta papildomo poveikio vertinimo.

1265 Vis dėlto pažymėtina, kad pagal šio sprendimo 218–226 punktuose primintą jurisprudenciją poveikio vertinimas nesaisto Sąjungos teisės aktų leidėjo, jis gali patvirtinti kitas priemones nei tos, kurių poveikio vertinimas buvo atliktas. Iš šios jurisprudencijos taip pat matyti, kad vertindamas patvirtinamų priemonių proporcingumą Sąjungos teisės aktų leidėjas gali atsižvelgti ne tik į atitinkamą poveikio vertinimą, bet ir į bet kokią kitą informaciją, įskaitant prieinamą viešai.

1266 Vadinasi, vien tai, kad nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas Direktyvoje 2020/1057 priėmė kitokias nuostatas transporto įmonėms, kai kurias griežtesnes negu tos, kurias iš pradžių siūlė Komisija pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos ir kurios buvo išnagrinėtos poveikio vertinimo socialinėje dalyje, savaime neįrodo, kad jis pažeidė proporcingumo principą.

1267 Priešingai, nei teigia Lietuvos Respublika ir (kiek mažiau) Rumunija, šių teiginių niekaip nepaneigia Tarpinstitucinio susitarimo nuostatos. Nors šio susitarimo 15 punkte nurodyta, kad „Parlamentas ir Taryba atliks poveikio vertinimus, susijusius su jų padarytais esminiais Komisijos pasiūlymo pakeitimais“, vis dėlto, kaip pažymėta šio sprendimo 224 ir 231 punktuose, šiame susitarimo punkte nėra jokios aiškios šioms institucijoms tenkančios pareigos, tik numatyta galimybė atlikti tokį poveikio vertinimą, jei, kaip jame aiškiai nurodyta, Parlamento ir Tarybos „nuomone, tai yra tikslinga ir būtina teisėkūros procedūrai“.

1268 Taigi, pirma, reikia išnagrinėti kitus informacijos šaltinius, kuriais remiasi Parlamentas ir Taryba, siekiant patikrinti, ar, kaip teigia šios institucijos, remiantis šiais šaltiniais ir poveikio vertinimo socialine dalimi, buvo galima įvertinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, daromo skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalio vežimo operacijų poveikį.

1269 Šiuo aspektu pažymėtina, kad, atsižvelgiant į Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje numatytų taisyklių pobūdį, konkrečios įmonės įgyvendinant šias taisykles patirtos veiklos sąnaudos, reikalavimų laikymosi išlaidos ir galbūt sutaupytos lėšos priklauso nuo to, kiek ši įmonė vykdo skirtingų vežimo operacijų. Kaip pažymi Taryba, Sąjungos teisės aktų leidėjui buvo žinomi Eurostato paskelbti duomenys apie vykdomas įvairių rūšių vežimo operacijas, būtent nurodyti tyrime dėl 2014–2018 m. laikotarpio (*Road freight transport by journey characteristics* („Krovinių vežimas keliais pagal reiso charakteristikas“), p. 3–5, 10 ir 11) ir lentelėje dėl 2018 m. Kadangi remiantis šiais duomenimis buvo galima nustatyti trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų, per metus įvykdomų tarp konkrečių dviejų valstybių narių, skaičių, jie galėjo būti svarbus informacijos šaltinis Sąjungos teisės aktų leidėjui vertinant galiausiai Direktyvoje 2020/1057 įtvirtinto skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų proporcingumą.

1270 Be to, remiantis šiais duomenimis galima įvertinti, kokiu mastu įvairių valstybių narių vairuotojai bus laikomi komandiruotais į kitas valstybes nares, siekiant taikyti Direktyvos 20220/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, numatytas taisykles.

1271 Kaip Teisingumo Teisme tvirtino Taryba, šie duomenys apie skirtingas vežimo operacijų rūšis kartu su poveikio vertinimo socialinėje dalyje (dalis 1/2, p. 62–65) ir viešai prieinamuose tyrimuose, kuriais grindžiamas šis vertinimas, pavyzdžiui, Komisijos (*DG Move*) tyrime *Support study for an impact assessment for the revision of the social legislation in road transport. Final report* („Tyrimas, kuriuo grindžiamas socialinės apsaugos kelių transporto sektoriuje teisės aktų peržiūros poveikio vertinimas, galutinė ataskaita“), 2017 m. gegužės mėn., p. 62–76), pateikta informacija, be kita ko, apie darbo užmokesčio skirtumus tarp įvairių valstybių narių porų, leidžia

įvertinti sąnaudas, atsirandančias dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, įtvirtinto skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų.

1272 Šiuo aspektu pažymėtina, kad valstybės narės ieškovės ginčijo Direktyvos 2020/1057 poveikio vertinimo nebuvimą ar nepakankamą poveikio vertinimą, tačiau nepaaiškino, kodėl šio sprendimo 1269–1271 punktuose nurodyti Tarybos teiginiai yra klaidingi. Be to, nepaaiškinta ir tai, kodėl poveikio vertinimo socialinėje dalyje (dalis 1/2, p. 60) pateiktos bendros išvados, kad poveikis kelių saugumui ir sveikatai darbe bus labai nedidelis, negali būti taikomos galiausiai pasirinktam modeliui.

1273 Šiomis aplinkybėmis aišku, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, įtvirtinto skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų poveikiui įvertinti.

1274 Antra, Sąjungos teisės aktų leidėjui negalima priekaištauti, kad neišnagrinėjo Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 5 dalies, pagal kurią tranzito operacijoms taikoma komandiravimo taisyklių išimtis, ir šios direktyvos 1 straipsnio 7 dalies, pagal kurią kabotažo operacijos laikomos apimančiomis komandiravimą, todėl turi būti taikomos šios taisyklės, poveikio.

1275 Šiuo aspektu pakanka pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 1179 punkto, aiškindamas prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057 galiojusią Direktyvos 96/71 redakciją Teisingumo Teismas jau buvo nusprendęs, kad Direktyvoje 96/71 numatytos komandiravimo taisyklės netaikomos tranzito operacijoms, tačiau iš principo taikomos kabotažo operacijoms, kurios visiškai vykdomos priimančiosios valstybės narės teritorijoje.

1276 Kadangi konkrečiai Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 5 ir 7 dalimis nebuvo pakeistos esminės taisyklės, argumentą, kuriuo siekiama įrodyti, kad reikėjo atlikti papildomą poveikio vertinimą, reikia atmesti.

1277 Trečia, kiek Vengrija iš esmės priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui, kad jis pažeidė proporcingumo principą, kai priėmė Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį, bet prieš tai neišnagrinėjo šios nuostatos poveikio, primintina, kad, kaip matyti iš šios direktyvos 12 konstatuojamosios dalies, Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė, kad kombinuotojo vežimo operacijos pradinėje arba galutinėje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, jeigu pats vežimas ta kelio atkarpa yra dvišalė vežimo operacija, ir kad tokiu atveju nėra pakankamos sąsajos su priimančiosios valstybės narės teritorija, todėl nepagrįsta taikyti komandiravimo taisykles. Tačiau, kai vežimo atitinkama kelio atkarpa operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje arba kaip trečiąją šalį apimanti vežimo operacija, tuomet tai laikoma pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija, todėl turi būti taikomos komandiravimo taisyklės.

1278 Neginčijama, kad poveikio vertinimo socialinėje dalyje nenagrinėtas ir komandiravimo taisyklių taikymas kombinuotojo vežimo operacijoms, kaip numatyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje. Nors, kaip nurodyta šio sprendimo 1261–1264 punktuose, Komisija pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos, parengtame remiantis šiuo poveikio vertinimu, siūlė įtvirtinti vežimo

operacijos trukmės kriterijų, pagal kurį būtų nustatoma, kokiomis aplinkybėmis taikomos komandiravimo taisyklės, Sąjungos teisės aktų leidėjas Direktyvoje 2020/1057 pasirinko atskirti skirtingas vežimo operacijų rūšis, tarp kurių yra kombinuotojo vežimo operacijos.

1279 Taigi reikia išnagrinėti, ar nagrinėjamu atveju Parlamento ir Tarybos turima informacija buvo pakankama, kad šios institucijos galėtų įvertinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje įtvirtintos išimties proporcingumą.

1280 Iš Teisingumo Teismui pateiktos medžiagos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo daug informacijos apie kombinuotąjį vežimą, gautos atlikus parengiamuosius darbus, susijusius su siūlomais Direktyvos 92/106 pakeitimais. Ši informacija buvo pateikta, be kita ko, poveikio vertinime, susijusiame su šios direktyvos peržiūra (Komisijos poveikio vertinimas, pridėtas prie Pasiūlymo COM(2017) 648, SWD(2017) 362), 2015 m. Komisijos prašymu parengtame dokumente, kuriame pateikti duomenys apie kombinuotąjį vežimą (*KombiConsult, Analysis of the EU Combined Transport* („ES kombinuotojo vežimo analizė“), 2015), 2017 m. atliktame šių duomenų atnaujinime (*ISL/KombiConsult, Updating EU combined transport data* („Duomenų apie kombinuotąjį vežimą ES atnaujinimas“), 2017), 2018 m. pateiktame šių duomenų papildyme (*TRT Trasporti e Territorio srl, Gathering additional data on EU combined transport* („Papildomi duomenys apie kombinuotąjį vežimą ES“), 2017) ir Komisijos užsakytoje konsultacijoje poveikio vertinimui pagrįsti (*KombiConsult, Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)* („Konsultacijos ir analizės, susijusios su Kombinuotojo vežimo direktyvos (92/106/EEB) pakeitimų poveikio vertinimu), 2017).

1281 Konkrečiai kalbant, tyrime *Analysis of the EU Combined Transport* („Kombinuotojo vežimo ES analizė“) (p. 175–177) buvo pasiūlyta išsamiai išnagrinėti lydimojo kombinuotojo vežimo ir nelydimojo kombinuotojo vežimo rinką, remiantis, be kita ko, visų šešių lydimojo kelių transporto paslaugas Sąjungoje teikiančių įmonių ir didžiausių nelydimojo kombinuotojo vežimo keliais ir geležinkeliais paslaugų teikėjų paslaugų apžvalga. Šiame tyrime buvo pateikti duomenys ir apie atstumus, kuriuos apima kombinuotojo vežimo keliais ir geležinkeliais pradinė arba galutinė atkarpa (p. 67–70). Be to, šio sprendimo 1280 punkte nurodytame Komisijos poveikio vertinime, pridėtame prie Pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/106, buvo pateikti duomenys apie vidutinius ir didesnius atstumus, sudarančius kombinuotojo vežimo atkarpą keliais arba ne keliais, taip pat duomenys apie daugiarūšio vežimo, patenkančio į sąvoką „kombinuotasis vežimas“, kaip ji suprantama pagal Direktyvą 92/106, ir dėl to patenkančio į Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalies taikymo sritį, rūšį ir mastą.

1282 Iš Teisingumo Teismui pateiktuose su šiais ieškiniais susijusiuose dokumentuose esančių duomenų, kurių naudos Vengrija konkrečiai neginčija, matyti, kad priimdamas Direktyvą 2020/1057 Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo svarbių bazinių duomenų apie kombinuotojo vežimo rinką. Šie duomenys kartu su kita informacija, kurią turėjo Sąjungos teisės aktų leidėjas, pirmiausia informacija apie darbo užmokesčio skirtumus skirtingose valstybių narių porose, į kuriuos daroma nuoroda šio sprendimo 1271 punkte, jam suteikė galimybę įvertinti komandiravimo taisyklių taikymo kombinuotajam vežimui kriterijų, numatytų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje, poveikį. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo pakankamai informacijos, kad galėtų pagrįsti šių kriterijų pasirinkimą, įgyvendindamas turimą plačią diskreciją.

1283 Šių teiginių nepaneigia Lenkijos Respublikos argumentai, susiję su galimu neatsižvelgimu į neigiamą kumuliacinį ginčijamų Direktyvos 2020/1057 ir Reglamento 2020/1055 nuostatų poveikį. Nors šiais argumentais ši valstybė narė priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui dėl jo padarytų pasirinkimų, lėmusių ginčijamas šių aktų nuostatas, nenuoseklumo, pakanka pažymėti, kad, kaip tvirtina Parlamentas, „Judumo paketą“ sudaro keli teisės aktai, kuriais siekiama vienas kitą papildančių, bet vis dėlto skirtingų tikslų. Taigi negalima teigti, kad teisės aktų leidėjas pažeidė proporcingumo principą, remiantis vien tuo, kad Reglamente 2020/1055 nustatytos sąlygos, kurios turi būti įvykdytos siekiant įrodyti, kad ūkio subjektas turi faktinę ir nuolatinę buveinę valstybėje narėje, skiriasi nuo Direktyvos 2020/1057 nuostatose numatytų kriterijų, kuriais vadovaujantis komandiravimo taisyklės taikomos kelių transporto vairuotojams.

1284 Taigi argumentus, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neatliko Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo vertinimo, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

2) Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo

i) Šalių argumentai

1285 Anot Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos, neigiamas poveikis atsiranda dėl Direktyvoje 2020/1057 daromo skirtumo tarp trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų, kiek tai susiję su naujų reikalavimų laikymosi išlaidomis ir išlaidomis, susijusiomis su kiekvienos komandiruotės dokumentais ir priimančiosios valstybės narės taisyklių taikymu. Vairuotojai dažnai kartu vykdo ir trečiąją šalį apimančias, ir dvišales vežimo operacijas. Vis dėlto nebūtų naudinga komandiravimo taisyklių išimtį taikyti visoms trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, vykdomoms tuo pat metu kaip ir dvišalės vežimo operacijos. Taigi vežėjui labai sudėtinga įvertinti, kada yra komandiravimas, o kada jo nėra. Direktyvoje 2020/1057 taip pat nepatikslinama, kaip skaičiuoti valandas, per kurias vairuotojas turi būti laikomas komandiruotu į tam tikrą valstybę narę. Tai lemia didelę naštą šiems vežėjams, kurių dauguma yra MVĮ.

1286 Trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas vykdantiems vežėjams tenkanti našta tampa tokia sunkiai pakeliama, kad dėl jos gali būti persiorientuojama į kitų rūšių veiklą, persikeliama į trečiąsias šalis, taip pat gali sumažėti šių vežėjų apyvarta ar net ištikti bankrotas. Be to, tikėtina, kad ši našta nulems neefektyvumą ir padidins poveikį aplinkai. Dar ji gali iškraipyti konkurenciją, nes Direktyvoje 2020/1057 nenustatoma jokios pareigos ir ji netaikoma ne Sąjungos teritorijoje įsisteigusiems vežėjams.

1287 Galima skirti tris Direktyva 2020/1057 siekiamus teisėtus tikslus: pirma, tinkamos vairuotojų darbo sąlygos ir pakankama jų socialinė apsauga, antra, tinkamos sąlygos transporto įmonėms ir būtinybė joms sąžiningai konkuruoti ir, trečia, laisvė teikti tarpvalstybines paslaugas. Vis dėlto šia direktyva ne tik neįmanoma išlaikyti ja siekiamų tikslų pusiausvyros, bet ir pasiekti bent vieną iš šių tikslų.

1288 Kalbant apie pirmąjį tikslą, pažymėtina, kad didesnis darbo užmokestis, kurį gali gauti vairuotojai, dažniausiai mokamas tik už trumpus laikotarpius, praleistus pakrovimo ar iškrovimo valstybėje narėje, todėl vairuotojų darbo sąlygos ir socialinė apsauga tik šiek tiek pagerėja.

1289 Dėl antrojo tikslo pasakytina, kad aplinkybė, jog trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas vykdančioms įmonėms taikomos komandiravimo taisyklės, o dvišales vežimo operacijas vykdančioms įmonėms jos netaikomos, skatina nesąžiningą konkurenciją. Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų lyginamasis pranašumas – mažesnės jų sąnaudos, kurias lemia, be kita ko, mažesnės pragyvenimo išlaidos ir mažesnis darbo užmokestis. Dėl ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas vykdantys vežėjai atsiduria nepalankesnėje konkurencinėje padėtyje nei dvišales vežimo operacijas vykdantys vežėjai. Tai iškreipia konkurenciją tarp Sąjungos vidurio, kur vežėjai daugiausia vykdo dvišales vežimo operacijas, ir tokių valstybių narių, kaip Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika, kur vežėjai daugiausia vykdo trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas.

1290 Dėl trečiojo tikslo pažymėtina, kad šios nuostatos riboja laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas, nes padidėja išlaidos.

1291 Anot Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos, nei tinkama, nei būtina atskirti dvišales vežimo operacijas ir trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu. Nei vienu, nei kitu atveju nėra pakankamai stipraus ryšio nė su viena vairuotojo kertama valstybe. Išskyrus išvykimo ar paskirties valstybę narę, dvišalę vežimo operaciją vykdantys darbuotojai atlieka tą patį darbą kaip ir darbuotojai, vykdantys trečiąją šalį apimančią vežimo operaciją. Išvykimo ar atvykimo valstybė narė neturi jokios įtakos vairuotojo ir priimančiosios valstybės ryšiui. Vis dėlto vykdant kabotažo operacijas yra akivaizdus ryšys su teritorija.

1292 Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos nuomone, būtų tinkama netaikyti komandiravimo taisyklių visam tarptautiniam vežimui. Tokia išimtis būtų pateisinama atsižvelgiant į ypatingą tarptautinio vežimo padėtį ir jam būdingą didelį judumą, dėl kurio nėra pakankamo ryšio su kitų valstybių narių nei įsisteigimo valstybė narė teritorija. Absoliuti išimtis padėtų įgyvendinti visus siekiamus tikslus. Komandiravimo taisyklių taikymas visam tarptautinio vežimo sektoriui kartu su laiko riba būtų tinkamesnis nei pasirinktas modelis, tačiau keltų didelių problemų, nes jo poveikis visada neproporcingas atsižvelgiant į išlaidas, MVĮ tenkančią administracinę naštą ir sunkumus, susijusius su taisyklių aiškinimu ir taikymu. Kita alternatyva, kuri suteiktų aiškumo, būtų požiūris, kurio Teisingumo Teismas laikėsi 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) ir pagal kurį preziumuojamas pakankamas ryšys, kai vykdant trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas konkrečioje valstybėje narėje per tam tikrą mėnesį atliekamos apibrėžtos būtiniausios užduotys, pavyzdžiui, krovinių pakrovimas ar iškrovimas, transporto priemonių priežiūra ar valymas.

1293 Lietuvos Respublika tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 dalimi pažeidžiamas proporcingumo principas, nes šioje nuostatoje numatyti kriterijai yra akivaizdžiai netinkami dėl sukeliamų neigiamų ekonominių ir socialinių pasekmių. Komandiravimo taisyklės skirtos kompensuoti papildomoms išlaidoms, kurių darbuotojas patiria dėl to, kad atlieka darbą kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje yra jo nuolatinė gyvenamoji vieta. Tačiau trumpalaikio kabotažo ir trečiąją šalį apimančio vežimo atvejais vairuotojai paprastai neturi jokio ryšio su priimančiąja valstybe nare, joje praleidžia labai mažai laiko, todėl patiria tik minimalių išlaidų.

1294 Be to, vežimo operacijų rūšimi grindžiamas komandiravimo taisyklių taikymo kriterijus netiesiogiai diskriminuoja Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusias transporto įmones, atgraso nuo trumpalaikio paslaugų teikimo ir iš esmės riboja konkurenciją, o tai visų pirma paveikia MVĮ, kurios sudaro 99 % visos Sąjungos transporto rinkos. Taip pat

tikėtina, kad šios taisyklės paskatins MVĮ nebevykdyti trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų arba perkelti savo veiklą į valstybes nares, esančias Sąjungos viduryje arba aplink jį. Iki Direktyvos 2020/1057 priėmimo administracinės naštos šioje srityje nebuvo.

1295 Lietuvos Respublika pabrėžia, kad trukmės kriterijus yra objektyvių kriterijų, pagal kuriuos nustatomas faktinis ryšys su valstybe, kur faktiškai dirbama, pavyzdys, tačiau neatmetama galimybė taikyti kitus kriterijus, jeigu jie objektyviai pateisinami, užtikrina pakankamą ryšį su valstybe nare, kurioje atliekamas darbas, ir atitinka proporcingumo principą. Be to, vertindamas laiko kriterijų byloje, kurioje priimtas 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimas *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976), Teisingumo Teismas išsakė poziciją tik dėl kabotažo operacijų, o ne dėl dvišalių ar trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų.

1296 Rumunija taip pat tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo įtvirtintas komandiravimo taisyklių taikymo transporto sektoriuje kriterijus, pagal kurį reikia nustatyti pakankamą ryšį su valstybe nare, yra akivaizdžiai netinkamas, nes neleidžia nustatyti pakankamo vairuotojo ryšio su priimančiąja valstybe nare.

1297 Be to, šio kriterijaus taikymas kelia neaiškumų, susijusių su priimančiosios valstybės narės nustatymu, taigi ir su taikytinais teisės aktais. Nėra aiškiai nurodyta, ar šio kriterijaus taikymas reiškia, kad turi būti nustatyta tik viena priimančioji valstybė narė, su kuria vairuotojas turi pakankamą ryšį, bendrai atsižvelgiant į atitinkamą vežimo operaciją, ar kumuliatyviai taikomos visose valstybėse narėse, kuriose krovinys iškraunamas ir (arba) pakraunamas, galiojančios teisės aktų nuostatos.

1298 Bet kuriuo atveju nėra optimalu tai, kad siekiant nustatyti, ar yra pakankamas vairuotojo ryšys su priimančiosios valstybės narės teritorija, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose atsižvelgiama į krovinio pakrovimą ir (arba) iškrovimą. Iš tiesų vairuotojai šiuos veiksmus atlieka tik kartais, t. y. 29 % atvejų. Be to, komandiravimo transporto srityje reglamentavimas atsižvelgiant į vežimo operacijos kriterijų tiesiogiai paveikia rinką, t. y. sumažėja paskatų vykdyti trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir kombinuotojo vežimo operacijas, o pastarosios operacijos yra svarbios siekiant mažinti transporto išmetamų teršalų kiekį.

1299 Kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies, transporto srityje taikomų socialinės apsaugos taisyklių nelankstumas lemia situacijas, kai nesilaikoma teisės aktų. Tuo atveju, kai vykdant vežimo veiklą pasikeičia papildomų veiklos rūšių, susijusių su dvišale vežimo operacija, skaičius ir dėl to tampa taikoma komandiravimo tvarka, vežėjas galbūt negali vėliausiai komandiruotės pradžioje pateikti komandiravimo deklaracijos kompetentingoms nacionalinėms institucijoms, kaip to reikalaujama pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 11 dalies a punktą. Taigi esant tam tikroms situacijoms šios nuostatos sudėtinga laikytis dėl ginčijamų šios direktyvos 1 straipsnio nuostatų.

1300 Atsižvelgiant į nurodytas problemas, susijusias su proporcingumo principo laikymusi, matyti, kad Direktyva 2020/1057 trukdo MVĮ teikti transporto paslaugas ir nustato joms neproporcingas pareigas, palyginti su nauda vairuotojams.

1301 2011 m. kovo 15 d. Sprendime *Koelzsch* (C-29/10, EU:C:2011:151, 44–49 punktai) Teisingumo Teismas konstatavo būtinybę kumuliatyviai atsižvelgti į aplinkybes, siekiant nustatyti valstybę narę, su kuria darbas reikšmingai susijęs, kai vežimo veikla vykdoma keliose valstybėse narėse. Įtvirtinto tik vieno kriterijaus, kaip Direktyvoje 2020/1057, nepakanka, taigi jis neįrodo, kad toks ryšys egzistuoja. Šiuo aspektu Rumunija taip pat tvirtina, kad laiko elementas, t. y. minimali veiklos

trukmė, šioje direktyvoje turėjo būti numatytas siekiant nustatyti pakankamą ryšį su priimančiosios valstybės narės teritorija, kiek tai susiję su kitomis operacijų rūšimis nei kabotažas. Tai, kad svarbu taikyti šį kriterijų, matyti ir iš poveikio vertinimo socialinės dalies, ir apskritai komandiravimui taikomų teisės aktų. Reikšmingo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija nebuvimas tuo atveju, kai veikla vykdoma trumpai, matyti, be kita ko, iš Direktyvos 96/71 3 straipsnio 4 dalies, kurioje pripažinta valstybių narių teisė nukrypti nuo su komandiravimu susijusių pareigų, kai komandiruotės trukmė neviršija vieno mėnesio.

1302 Lenkijos Respublika tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3, 4, 6 ir 7 dalyse nesilaikoma proporcingumo principo, nes šiose nuostatose numatyti komandiravimo taisyklių taikymo vairuotojams kriterijai yra neobjektyvūs, jais neatsižvelgiama į visus svarbius situacijos, kurią jais ketinama reglamentuoti, veiksnius, sukuriama neproporcingų išlaidų įmonėms ir daromas neigiamas poveikis aplinkai.

1303 Šios nuostatos netinkamos siekti nurodytų tikslų, nes jomis ribojamos Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių teikiamos paslaugos, o ne užtikrinama sąžininga konkurencija. Komandiravimo taisyklės taikomos trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms ir kabotažo operacijoms, kurias vykdant šios įmonės atlieka svarbų vaidmenį.

1304 Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į kitas aplinkybes, patvirtinančias vairuotojo ryšį su priimančiąja valstybe, be kita ko, vairuotojo buvimo priimančiosios valstybės teritorijoje trukmę ir įsisteigimo valstybę narę. Kaip matyti iš poveikio vertinimo socialinės dalies, laiko kriterijus geriausiai atitinka judųjį transporto paslaugų pobūdį. 2001 m. kovo 15 d. Sprendime *Mazzoleni ir ISA* (C-165/98, EU:C:2001:162) Teisingumo Teismas konstatavo, kad siekdamos nustatyti, ar šios valstybės narės teisės aktų, kuriais nustatomas minimalus darbo užmokestis, taikymas yra būtinas ir proporcingas, priimančiosios valstybės narės kompetentingos institucijos turi įvertinti visas reikšmingas aplinkybes, įskaitant paslaugų teikimo trukmę.

1305 Pagal Direktyvą 2020/1057 du vairuotojai, vykdantys vežimo operaciją ta pačia kelio atkarpa, gaus skirtingą darbo užmokestį, nelygu pakrovimo ar iškrovimo vieta. Be to, nėra objektyvaus pateisinimo tam tikroms vežimo operacijoms tarp trečiųjų valstybių taikyti šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatytą išimtį. Lenkijos Respublika juo labiau neranda paaiškinimo dėl išlygos, pagal kurią išimtis, susijusi su dviem krovinių vežimo tarp trečiųjų valstybių operacijomis, taikoma kelionei atgal po dvišalės vežimo operacijos iš įsisteigimo valstybės narės, bet netaikoma kelio atkarpai iki priimančiosios valstybės narės.

1306 Taip pat kyla abejonių dėl ginčijamose Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatose numatytų išimčių aiškinimo. Pavyzdžiui, kyla klausimų, kaip nustatyti momentą, kada turi būti pradėtos taikyti priimančiosios valstybės narės taisyklės, kai vairuotojas atlieka papildomą pakrovimo arba iškrovimo veiklą, kuriai netaikoma šio 1 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis. Analogiškų abejonių kyla dėl šios direktyvos 1 straipsnio 4 dalies aiškinimo. Be to, nėra objektyvaus pateisinimo tam, kad pagal šio straipsnio 3 dalį leista taikyti dvi išimtis papildomai veiklai, susijusiai su dvišale krovinių vežimo operacija, tačiau keleivių vežimo atveju papildomai veiklai numatyta tik viena išimtis.

1307 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

ii) Teisingumo Teismo vertinimas

1308 Primintina, kad Direktyvos 2020/1057 tikslas, į kurį atsižvelgiant reikia nagrinėti šios direktyvos 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumą, yra įtvirtinti konkrečiais taisykles, kad būtų galima nustatyti, kurios valstybės narės darbo sąlygos garantuojamos kelių transporto vairuotojams, ir taip užtikrinti pusiausvyrą tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, transporto įmonėms sąžiningai konkuruojant, o ši pusiausvyra turi būti užtikrinama atsižvelgiant į tai, kad kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir siekiant užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą.

1309 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Kipro Respublika ir Lenkijos Respublika neginčija paties šio tikslo teisėtumo, tačiau teigia, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse numatyti kriterijai arba bent kai kurie iš jų pažeidžia proporcingumo principą.

1310 Norint įvertinti šių argumentų pagrįstumą, reikia išnagrinėti, ar šie kriterijai yra tinkami siekiamam tikslui įgyvendinti, ar akivaizdžiai neviršija to, kas būtina jam pasiekti, ir ar jie proporcingi tam tikslui.

– *Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti*

1311 Pirma, dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių tinkamumo siekiamam tikslui įgyvendinti primintina, kad šiose nuostatose numatyti kriterijai grindžiami vykdomos vežimo operacijos rūšimi ir kad, kaip išvados 968 punkte nurodė generalinis advokatas, kiekviena šiose nuostatose nurodyta vežimo rūšis turi skirtingą ryšį arba su vežėjo įsisteigimo valstybės narės teritorija, arba su vienos ar kelių priimančiųjų valstybių narių teritorija.

1312 Konkrečiai kalbant, kaip nurodyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, dvišalę krovinių ar keleivių vežimo operaciją vykdantis vairuotojas pagal Direktyvą 96/71 nelaikomas komandiruotu, nes, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 10 konstatuojamosios dalies, tokiu atveju paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Priešingai, pagal šios direktyvos 13 konstatuojamąją dalį trečiąją šalį apimančią vežimo operaciją vykdantis vairuotojas laikomas komandiruotu, nes vairuotojas ir ši operacija yra pakankamai susiję su priimančiosios valstybės narės teritorija. Be to, pagal šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalies trečią–penktą pastraipas ir 4 dalies trečią ir ketvirtą pastraipas komandiravimo taisyklės netaikomos tam tikrai papildomai krovinių pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklai ir keleivių įlaipinimui ir (arba) išlaipinimui valstybėse narėse arba trečiosiose šalyse, kurias vairuotojas kerta, motyvuojant tuo, kad ši veikla susijusi su dvišale vežimo operacija, kuriai šios taisyklės taip pat netaikomos dėl jos sąsajos su įsisteigimo valstybės narės teritorija, ir kad šios veiklos mastas nėra toks, kad paneigtų šią sąsają.

1313 Iš Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 5 dalies, siejamos su šios direktyvos 11 konstatuojamąja dalimi, taip pat matyti, kad vairuotojas, kertantis tranzitu valstybės narės teritoriją, jei nepakrauna ar neiškrauna krovinių ir neįlaipina ar neišlaipina keleivių, nelaikomas komandiruotu. Tokiu atveju nėra reikšmingo ryšio tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, kurią jis kerta tranzitu.

1314 Priešingai, kaip matyti iš šios direktyvos 1 straipsnio 7 dalies, siejamos su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, kabotažo operaciją vykdantis vairuotojas laikomas komandiruotu, nes visa vežimo operacija vyksta priimančiojoje valstybėje narėje, taigi paslauga glaudžiai susijusi su šios valstybės narės teritorija.

1315 Galiausiai pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį vairuotojas, vykdantis kombinuotojo vežimo operacijos pradinę arba galutinę kelio atkarpą, nelaikomas komandiruotu, jei ši kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų. Tokiu atveju, kaip nurodyta šios direktyvos 12 konstatuojamojoje dalyje, šioje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, o kai šioje kelio atkarpoje vykdoma vežimo operacija priimančiojoje valstybėje narėje arba trečiąją šalį apimanti vežimo operacija, yra pakankamas ryšys su priimančiosios valstybės narės teritorija, taigi taikomos komandiravimo taisyklės.

1316 Vadinasi, kaip teisingai teigia Taryba ir išvados 969 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse pasirinkęs vežimo rūšimi grindžiamus kriterijus Sąjungos teisės aktų leidėjas ne tik atsižvelgė į teritoriją, kurioje yra vairuotojas, bet kiekvienos teikiamos paslaugos ryšį su priimančiąja valstybe nare palygino su šios paslaugos ryšiu su įsisteigimo valstybe nare, kad pasiektų teisingą įvairių esamų interesų pusiausvyrą.

1317 Be to, aiškindamas Direktyvos 96/71 nuostatas, galiojusias prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057, Teisingumo Teismas nusprendė, kad darbuotojas turi būti laikomas komandiruotu į valstybės narės teritoriją, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 96/71, jeigu jo atliekamas darbas yra pakankamai susijęs su šia teritorija (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

1318 Tame sprendime Teisingumo Teismas pažymėjo, kad, norint konstatuoti pakankamo ryšio su priimančiąja valstybe nare buvimą, reikia visapusiškai įvertinti visus atitinkamo darbuotojo veiklą apibūdinančius elementus, taip pat nustatė tam tikras vežimo keliais operacijų rūšis, kurios laikytinos turinčiomis tokį ryšį, dėl to suponuojančiomis komandiravimą, ir vežimo keliais operacijų rūšis, kurios, priešingai, neturi tokio ryšio ir dėl to joms netaikomos komandiravimo taisyklės. Konkrečiai kalbant, Teisingumo Teismas konstatavo, kad tranzito operaciją ar dvišalę vežimo operaciją vykdantis vairuotojas negali būti laikomas „komandiruotu“ pagal Direktyvą 96/71, o kabotažo operaciją vykdantis vairuotojas iš principo turi būti tokiu laikomas (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45, 49, 62, 63 ir 65 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

1319 Taigi Teisingumo Teismas netiesiogiai, bet neabejotinai pripažino, kad siekiant nustatyti, ar yra pakankamas ryšys tarp tarptautinį vežimą keliais vykdančio vairuotojo ir priimančiosios valstybės narės, kuris pateisintų komandiravimo taisyklių taikymą šiam vairuotojui, yra tinkamas toks požiūris, pagal kurį tokio ryšio buvimas nustatomas atsižvelgiant į atitinkamos operacijos rūšį ir yra svarbios kai kurios konkrečios operacijų rūšys, išvardytos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse, siejamose su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, t. y. dvišalės vežimo operacijos ir tranzito operacijos, kurioms netaikomos šios taisyklės, ir trečiąją šalį apimančios vežimo bei kabotažo operacijos, kurioms šios taisyklės gali būti taikomos.

1320 Tiesa, komandiravimo taisyklių trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms taikymo tvarka pagal Direktyvą 96/71, kaip ją išaiškino Teisingumo Teismas šio sprendimo 1317–1319 punktuose nurodytoje jurisprudencijoje, nors remiasi ta pačia logika, nėra visiškai tokia pati, kaip numatyta Direktyvos 2020/1057 nuostatose.

1321 Konkrečiai kalbant, pirma, prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057 buvo būtina visapusiškai įvertinti visus vairuotojo, vykdančio trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, veiklą apibūdinančius elementus, kad būtų galima nustatyti, ar jo darbas pakankamai susijęs su priimančiosios valstybės narės teritorija (šiuo klausimu 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45 ir 51 punktus). O pagal šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalis, siejamas su jos 13 konstatuojamąja dalimi, toks ryšys iš esmės laikomas egzistuojančiu, kai vairuotojas vykdo trečiąją šalį apimančią vežimo operaciją.

1322 Vis dėlto šis skirtumas nesumenkina Direktyvoje 2020/1057 daromo trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų atskyrimo, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, svarbos. Priešingai, šis skirtumas veikiau atspindi didesnį teisinį saugumą, kylantį iš šios direktyvos 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąja dalimi, įtvirtintos sistemos, palyginti su prieš įsigaliojant šiai direktyvai taikyta sistema, nes pagal dabartinę sistemą aiškiai nurodoma, jog trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos reiškia vairuotojo komandiravimą, nes paslauga teikiama ne įsisteigimo valstybėje narėje.

1323 Antra, Rumunija ne tik ginčija bendro vežimo operacijos rūšimi grindžiamo kriterijaus pasirinkimą, bet ir abejoja Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečioje–penktoje pastraipose numatyto konkretaus kriterijaus, susijusio su krovinio pakrovimo arba iškrovimo vieta, svarba.

1324 Šiuo klausimu pažymėtina, kad ši nuostata, kaip ir šios direktyvos 1 straipsnio 4 dalies trečia ir ketvirta pastraipos, susijusios su keleivių vežimu, šiuo aspektu skiriasi nuo prieš įsigaliojant šiai direktyvai taikytos sistemos. Nors pagal šias nuostatas ribotam skaičiui papildomų pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmų taip pat taikoma dvišalėms vežimo operacijoms numatyta išimtis, aiškindamas prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057 galiojusią Direktyvos 96/71 redakciją Teisingumo Teismas nusprendė, kad prekių pakrovimo ar iškrovimo operacijos yra svarbūs veiksniai vertinant, ar vairuotojo atliekamas darbas pakankamai susijęs su priimančiosios valstybės narės teritorija, kad jam būtų taikomos Direktyvoje 96/71 numatytos komandiravimo taisyklės (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 48 punktą).

1325 Vis dėlto tai, kad Teisingumo Teismas pripažino tokios papildomos veiklos svarbą bendrai vertinant, ar yra pakankamas ryšys tarp vežimo operacijos ir priimančiosios valstybės narės, Sąjungos teisės aktų leidėjui nebuvo kliūtis pasinaudoti šiuo aspektu turima plačia diskrecija ir paversti tai konkrečiu kriterijumi. Nagrinėjamu atveju teisės aktų leidėjas nepažeidė šios diskrecijos, kai norėdamas sudaryti palankesnes sąlygas vykdyti veiksmingas vežimo operacijas, taigi, ir laisvai teikti paslaugas, bet nepagrįstai nepakenkti dvišales vežimo operacijas vykdantiems vairuotojams garantuojamam socialinės apsaugos lygiui ir kartu padidinti teisinį saugumą, nusprendė, kad reikia leisti šiems vairuotojams vykdyti tam tikrą ribotą skaičių papildomų prekių pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmų, tačiau dėl šių papildomų veiksmų atitinkamos paslaugos teikimas neturi būti laikomas komandiruote pagal Direktyvą 96/71.

1326 Lenkijos Respublika taip pat pažymi, kad pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečią pastraipą komandiravimo taisyklės netaikomos vienam pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmui, o pagal šios direktyvos 1 straipsnio 3 dalies ketvirtą pastraipą šios taisyklės gali būti netaikomos dviem pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmams.

1327 Tiesa, kaip matyti iš tarpusavyje siejamų šių nuostatų, vienam pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmui komandiravimo taisyklės netaikomos tuomet, kai vykdoma dvišalė vežimo operacija iš įsisteigimo valstybės narės, o ne daugiau kaip dviem tokiems veiksmams komandiravimo taisyklės gali būti netaikomos per kelionę atgal, t. y. kai dvišalė vežimo operacija baigiasi įsisteigimo valstybėje narėje, jeigu vykstant iš šios valstybės narės nebuvo atlikta jokių papildomų operacijų.

1328 Vis dėlto, kaip išvados 993 punkte pažymėjo generalinis advokatas ir kaip matyti iš šio sprendimo 1324 punkto, apriboti papildomų veiksmų, kuriems gali būti taikoma komandiravimo taisyklių išimtis, numatyta dvišalėms vežimo operacijoms, skaičių yra politinis Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinkimas, kuriuo jis siekia rasti teisingą pusiausvyrą tarp tikslo sudaryti palankesnes sąlygas laisvai teikti paslaugas ir tikslo užtikrinti tam tikrą kelių transporto vairuotojų socialinės apsaugos lygį. Be to, tokie kiekybiniai ribojimai suteikia didesnį teisinį saugumą, palyginti su anksčiau pagal Direktyvą 96/71 galiojusia tvarka.

1329 Kita vertus, nors papildomų veiksmų, kuriems taikoma išimtis, skaičius skiriasi atsižvelgiant į tai, ar dvišalė vežimo operacija vykdoma iš įsisteigimo valstybės narės, ar į ją, negalima daryti išvados, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pasirinko priemonę, kuria neįmanoma įgyvendinti siekiamo tikslo, manydamas, kad, kaip tvirtino Taryba, tokia diferenciacija leis nacionalinėms institucijoms veiksmingiau kontroliuoti, ar įvykdytos išimčių taikymo sąlygos. Nors tuomet, kai vairuotojas išvyksta iš įsisteigimo valstybės narės, šios institucijos negali nustatyti, kiek papildomų operacijų jis atliks grįždamas atgal, jos gali patikrinti, kiek papildomų operacijų šis vairuotojas atliko atgaliniame kelyje.

1330 Galiausiai dėl kombinuotojo vežimo operacijų pasakytina, kad savo jurisprudencijoje dėl prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057 galiojusios Direktyvos 96/71 aiškinimo Teisingumo Teismas nepatikslino, kaip komandiravimo taisyklės taikomos šioms operacijoms, tačiau Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje sukonkretintas Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinkimas šiuo aspektu atitinka logiką, kuria Teisingumo Teismas vadovavosi 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976). Nors to sprendimo 49 punkte Teisingumo Teismas konstatavo, kad dvišalėms vežimo operacijoms netaikomos komandiravimo taisyklės, Sąjungos teisės aktų leidėjas šioje 1 straipsnio 6 dalyje šią vežėjams taikomą išimtį išplėtė kombinuotojo vežimo operacijos dalims, kurios vykdomos kelių transportu ir gali būti prilyginamos dvišalėms vežimo operacijoms.

1331 Be to, pažymėtina, kad įterpdamas tokį patikslinimą dėl kombinuotojo vežimo Sąjungos teisės aktų leidėjas sustiprino teisinį saugumą dėl to, kaip komandiravimo taisyklės taikomos šiai konkrečiai vežimo rūšiai, ir, priešingai, nei teigia Rumunija, paskatino vykdyti šios rūšies vežimo operacijas, taigi paisė bendresnio Direktyvos 2020/1057 tikslo sudaryti palankesnes sąlygas laisvei teikti paslaugas.

1332 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, negalima teigti, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse Sąjungos teisės aktų leidėjo įtvirtintas skirtingomis vežimo keliais operacijų rūšimis grindžiamas komandiravimo taisyklių taikymo kriterijus yra netinkamas siekiamam tikslui įgyvendinti.

1333 Nė vienas iš Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos, Kipro Respublikos ir Lenkijos Respublikos pateiktų argumentų negali paneigti šios išvados.

1334 Pirma, dėl Rumunijos ir Lenkijos Respublikos argumentų, susijusių su galimu teisiniu nesaugumu, kylančiu iš ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų, pažymėtina, kad apskritai pagal proporcingumo principą ir, kaip matyti iš šio sprendimo 159 punkto, teisinio saugumo principą nedraudžiama Sąjungos teisės aktų leidėjui jo priimamame teisės akte pateikti abstrakčią teisės sąvoką ir juo labiau neprivaloma tokioje abstrakčioje normoje paminėti įvairių konkrečių galimo jos taikymo atvejų, jeigu teisės aktų leidėjas negali iš anksto jų visų nustatyti.

1335 Konkrečiau kalbant apie momentą, nuo kada pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalį taikomos komandiravimo taisyklės, pasakytina, kad iš šios nuostatos teksto pakankamai aišku, kad tuo atveju, kai neįvykdyta viena ar kita joje numatyta sąlyga, t. y. kai vykdant konkrečią dvišalę operaciją kelionės į priekį metu atliekama daugiau negu viena papildoma operacija, negalima taikyti dvišalėms operacijoms numatytos išimties.

1336 Sąjungos teisės aktų leidėjui juo labiau negalima priekaištauti, kad įtvirtino netinkamą komandiravimo taisyklių taikymo trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms kriterijų, nes tuo atveju, kai tokia operacija vykdoma keliose valstybėse narėse, nepatikslino, kurios valstybės narės ar kurių valstybių narių teisės aktai gali būti taikomi atitinkamam vairuotojui. Kaip matyti iš šio sprendimo 1321 ir 1322 punktų, Direktyvos 2020/1057 13 konstatuojamojoje dalyje dėl šios rūšies vežimo patikslinta, kad teikiamos paslaugos laikomos pakankamai susijusiomis su priimančiosios valstybės narės teritorija, kai vairuotojas vykdo trečiąją šalį apimančią vežimo operaciją, ir šios konstatuojamosios dalies tekste galima įžvelgti galimybę, kad teikiama paslauga bus susijusi su keliomis priimančiosiomis valstybėmis narėmis. Taigi transporto įmonės ir kompetentingos nacionalinės institucijos, vadovaudamosi
Direktyvos 2050/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse numatytais konkrečiais kriterijais, turi įvertinti, su kuria valstybe nare arba su kuriomis valstybėmis narėmis egzistuoja tokia sąsaja, pagrindžianti jų nacionalinės teisės nuostatų, reglamentuojančių darbo ir įdarbinimo sąlygas, taikymą.

1337 Rumunija taip pat tvirtina, kad dėl vežimo operacijų rūšimis, o tam tikrais atvejais ir prekių pakrovimo ir (arba) iškrovimo ir keleivių įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo veiksmais grindžiamo kriterijaus transporto įmonėms tampa sudėtinga laikytis
Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 11 dalies a punkte numatytos pareigos pateikti kompetentingoms institucijoms komandiravimo deklaraciją ne vėliau kaip prasidėjus komandiruotei. Šiuo aspektu pakanka pažymėti, kad ši valstybė narė nepaaiškino priežasčių, kodėl tuo atveju, kai valstybėje narėje vykdoma neplanuota operacija, dėl kurios nebuvo pateikta komandiravimo deklaracija, transporto įmonė negali, kaip siūlo Taryba, pateikti tokios deklaracijos panaudodama jau pateiktus duomenis ir pridėdama informaciją apie papildomą valstybę narę, į kurią komandiruojama.

1338 Be to, Rumunija taip pat nepaaiškino, kaip pasirinkimas, kuriam, kaip ji norėtų, Sąjungos teisės aktų leidėjas turėtų teikti pirmenybę, t. y. sprendimas nagrinėti visus kiekvienos operacijos ypatumus, įskaitant jos trukmę, siekiant nustatyti, ar yra pakankamas ryšys tarp konkrečios operacijos ir priimančiosios valstybės narės, sukurtų didesnį teisinį saugumą ir palengvintų situacijų, kai vairuotojas turi būti laikomas „komandiruotu“ pagal Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalį, nustatymą.

1339 Antra, kai kurios valstybės narės ieškovės tvirtina, kad dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinktų netinkamų kriterijų ginčijamos Direktyvos 20220/1057 1 straipsnio nuostatos veikiau atgraso nuo laisvės teikti paslaugas, ypač trečiąją šalį apimančio ar kombinuotojo vežimo paslaugas, o ne sudaro jai palankesnes sąlygas.

1340 Vis dėlto primintina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 1318 ir 1319 punktų, kabotažui taikomos komandiravimo taisyklės nepasikeitė įsigaliojus Direktyvai 2020/1057. Kiek tai susiję su kombinuotuoju vežimu, kaip matyti iš šio sprendimo 1330 ir 1331 punktų, Sąjungos teisės aktų leidėjas iš esmės tik patikslino aplinkybes, kurioms esant tokioje operacijoje dalyvaujančioms šalims šios taisyklės netaikomos, taigi šios direktyvos 1 straipsnis negali būti laikomas atgrasančiu nuo šios rūšies vežimo.

1341 Bet kuriuo atveju, kaip išvados 995 ir 996 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, įgyvendindamas plačią diskreciją Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo manyti, kad, atsižvelgiat į būtinybę pasiekti atitinkamų interesų pusiausvyrą, didesnė vairuotojų socialinė apsauga gali reikšti, jog tam tikroms transporto įmonėms teks didesnės išlaidos. Šiomis aplinkybėmis tai, kad teisės aktų leidėjas nesuteikė pirmenybės tam tikrai veiklai rinkoje taip, kaip norėjo tam tikros valstybės narės, priklauso jo turimai diskrecijai ir nereiškia, kad pasirinkti kriterijai yra netinkami siekiamiems tikslams įgyvendinti.

1342 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad ginčijamose Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatose įtvirtinti kriterijai yra tinkami šiomis nuostatomis siekiamam tikslui įgyvendinti.

– *Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių būtinumo*

1343 Lietuvos Respublika, Bulgarijos Respublika, Rumunija, Kipro Respublika ir Lenkijos Respublika ginčija Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių būtinumą, motyvuodamos tuo, kad yra mažiau varžančių alternatyvių priemonių, t. y. pirma, numatyti bendrą tarptautiniam vežimui taikomą leidimą nukrypti nuo komandiravimo taisyklių, antra, nustatyti trukmės ribą, kaip buvo numatyta pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos, ir, trečia, atsižvelgti į visus atitinkamą paslaugą apibūdinančius elementus, įskaitant jos trukmę priimančiojoje valstybėje narėje.

1344 Vis dėlto nepasirinkęs tokių priemonių Sąjungos teisės aktų leidėjas neviršijo turimos diskrecijos nustatyti svarbius kriterijus šiuo tikslu.

1345 Pirma, dėl Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos nurodytos galimybės visiškai netaikyti komandiravimo taisyklių tarptautiniam vežimui keliais pakanka pažymėti, kad toks pasirinkimas vien dėl savo pobūdžio neleistų pasiekti norimos interesų pusiausvyros, nes vairuotojų socialinė apsauga nebūtų didesnė, o konkurencijos sąlygos rinkoje netaptų sąžiningesnės.

1346 Antra, Lietuvos Respublika, o šiek tiek mažiau ir Bulgarijos Respublika bei Kipro Respublika nurodė, kad mažiau varžanti alternatyva būtų laiko ribos nustatymas. Rumunija pabrėžia vežimo trukmės kriterijaus, vertinamo kartu su kitomis aplinkybėmis, svarbą ir, be kita ko, tvirtina, kad ši svarba kyla iš Direktyvos 96/71 3 straipsnio 4 dalies, pagal kurią valstybėms narėms leidžiama numatyti galimybę nukrypti nuo tam tikrų su komandiravimu susijusių pareigų, kai komandiruotės trukmė neviršija vieno mėnesio.

1347 Vis dėlto konstatuotina, kad Direktyva 2020/1057 nesudaro kliūčių pasinaudoti Direktyvos 96/71 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatyta valstybių narių galimybe netaikyti tam tikrų priimančiojoje valstybėje narėje galiojančių darbo ir įdarbinimo sąlygų, paprastai garantuojamų komandiruotiems darbuotojams, kai komandiruotės trukmė neviršija vieno mėnesio. Sprendimas atskirti skirtingas vežimo operacijų rūšis prireikus gali būti taikomas kartu su nacionalinės teisės normomis, kuriomis įgyvendinamos šios nuostatos.

1348 Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos, pirmiausia iš poveikio vertinimo socialinės dalies (dalis 1/2, p. 54), taip pat matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas galiausiai atmetė variantą, pagal kurį komandiravimo taisyklių taikymas priklausytų nuo laiko ribos, be kita ko, dėl rizikos, kad tokia taisyklė bus apeinama rotuojant vairuotojus, kad jie tam tikroje valstybėje narėje praleistų mažiau laiko, nei nustatyta riba.

1349 Trečia, Dėl Bulgarijos Respublikos, Kipro Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos Respublikos palaikomo varianto reikalauti, kad siekiant nustatyti, ar yra pakankamas ryšys tarp teikiamos paslaugos ir priimančiosios valstybės narės, būtų visapusiškai įvertinti visi šią paslaugą apibūdinantys elementai, pažymėtina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 1311–1331 punktuose, Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė tam tikrus kriterijus, kuriuos Teisingumo Teismas taikė 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976), ir vadovaudamasis ta pačia logika numatė papildomus kriterijus. Taigi negalima teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė kriterijus, kurie nėra būtini siekiant nustatyti, ar egzistuoja pakankamas ryšys tarp vežimo paslaugos ir priimančiosios valstybės narės.

1350 Vadinasi, Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo pagrįstai manyti, kad Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos, Kipro Respublikos ir Lenkijos Respublikos nurodytos alternatyvios priemonės nelems tokio paties rezultato kaip Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalys.

– *Dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių proporcingumo*

1351 Kiek tai susiję su Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse numatytų kriterijų proporcingumu, pirmiausia reikia priminti, kad pagal SESV preambulę „esminis tikslas“ nuolat gerinti gyvenimo ir darbo sąlygas, į kurį Sąjungos teisės aktų leidėjas pagal SESV 9 ir 90 straipsnius turi visapusiškai atsižvelgti įgyvendindamas savo kompetenciją bendros transporto politikos srityje, yra labai svarbus. Konkrečiai kalbant, teisės aktų leidėjas turi, be kita ko, pagal SESV 151 straipsnio pirmą pastraipą skatinti didelį užimtumą, gerinti gyvenimo bei darbo sąlygas, užtikrinti deramą socialinę apsaugą ir aukštą žmonių sveikatos apsaugos lygį.

1352 Kaip iš esmės matyti iš šio sprendimo 1341 punkto, dėl to, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas sustiprina tam tikrų kategorijų darbuotojų socialinę apsaugą, šiuo atveju Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse įtvirtindamas pareigą taikyti komandiravimo taisykles tam tikros rūšies vežimo operacijas vykdantiems vairuotojams, šios pareigos laikymąsi privalantys užtikrinti darbdaviai gali patirti papildomų sąnaudų. Vis dėlto tai, kad dėl Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytos pareigos transporto įmonės, kurios turi jos laikytis, gali patirti tam tikrų sąnaudų, savaime nelaikytina proporcingumo principo pažeidimu, nebent šios sąnaudos būtų akivaizdžiai neproporcingos, palyginti su siekiamu tikslu.

1353 Pirma, kiek tai susiję su esą neigiamu poveikiu bendrai transporto įmonėms, kylančiu dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių, primintina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 1311–1331 punktų, šiose nuostatose numatyti komandiravimo taisyklių taikymo kriterijai pasirinkti vadovaujantis ta pačia logika kaip ir prieš įsigaliojant šiai direktyvai taikyti kriterijai, ir kad galimi šių kriterijų skirtumai atsiranda dėl to, jog šioje direktyvoje numatytos aiškios vežėjams taikomos šių taisyklių išimtys, kurių nebuvo numatyta prieš tai taikytuose teisės aktuose.

1354 Konkrečiai kalbant, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečioje–penktoje pastraipose ir 4 dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatyta dvišalę vežimo operaciją vykdančio vairuotojo galimybė, be to, atlikti papildomus prekių pakrovimo ir (arba) iškrovimo, taip pat keleivių

įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo veiksmus valstybėse narėse arba trečiosiose šalyse, kurias jis kerta, šiose nuostatose numatytomis sąlygomis, ir tokiu atveju jam netaikomos komandiravimo taisyklės, taigi, ir priimančiojoje valstybėje narėje garantuojamos darbo ir įdarbinimo sąlygos. Dėl lankstaus požiūrio ši galimybė, kaip nurodyta šios direktyvos 10 konstatuojamojoje dalyje, padeda užtikrinti, kad dėl šių taisyklių taikymo trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas nebūtų ribojama labiau nei būtina. Priimdamas aiškią taisyklę, leidžiančią dvišalėms vežimo operacijoms taikomą išimtį išplėsti vežėjų naudai ir taikyti ją ne daugiau kaip dviem papildomiems veiksmams, Sąjungos teisės aktų leidėjas užtikrino, kad trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, kurios glaudžiai susijusios su dvišale vežimo operacija, nebus taikomos komandiravimo taisyklės.

1355 Vadinasi, galimos papildomos vežėjų patiriamos sąnaudos, atsirandančios dėl ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų, bet kuriuo atveju nėra tokios didelės, kad jas būtų galima laikyti akivaizdžiai viršijančiomis šių nuostatų naudą, pasireiškiančią mažesnėmis išlaidomis dėl vienodos ir aiškesnės reguliavimo sistemos, didesne vairuotojų socialine apsauga ir sveikesne konkurencija rinkoje.

1356 Kaip matyti iš šio sprendimo 1334–1338 punktų, netikrumas dėl ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų aiškinimo ir praktiniai sunkumai įgyvendinant šias nuostatas nebuvo įrodyti, taigi dėl šių nuostatų atsirandantis galimas neigiamas poveikis vežėjams bendrai nėra akivaizdžiai neproporcingas siekiamiems tikslams.

1357 Antra, dėl argumentų, kad komandiravimo taisyklių taikymas trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms ir kabotažo operacijoms labiau paveiks „Sąjungos pakraščiuose“ esančias valstybes nares, kuriose įmonės daugiausia vykdo šių rūšių vežimo operacijas, iš šio sprendimo 1318–1329 punktuose pateiktų motyvų akivaizdu, kad šios taisyklės jau buvo taikomos kabotažo operacijoms ir kad ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos tik ribotai paveikia trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas. Be to, reikia nurodyti šio sprendimo 247 ir 332 punktuose primintą jurisprudenciją, susijusią su vienodo požiūrio į valstybes nares principu.

1358 Nors sąnaudomis grindžiama konkurencija yra vienas iš vidaus rinkos dinamiką sąlygojančių veiksnių, Direktyva 2020/1057 nesiekiama panaikinti sąnaudomis pagrįstos konkurencijos ir nedaroma tokio poveikio, ja kaip tik siekiama užtikrinti laisvę teikti transporto paslaugas vienodomis sąlygomis, t. y. kad konkurencija nepriklausytų nuo pernelyg skirtingų darbo ir įdarbinimo sąlygų, toje pačioje valstybėje narėje taikomų transporto įmonėms iš įvairių valstybių narių, ir kartu būtų labiau apsaugoti komandiruoti vairuotojai.

1359 Kaip jau priminta šio sprendimo 266 ir 573 punktuose, iš Sąjungos teisės aktų leidėjo negali būti atimta galimybė pritaikyti pagal teisėkūros procedūrą priimtą aktą prie bet kokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgiant į jam tenkančią pareigą užtikrinti SESV pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir į bendrus Sąjungos tikslus, įtvirtintus SESV preambulėje, 9 straipsnyje ir 151 straipsnio pirmoje pastraipoje, tarp kurių yra darbo sąlygų gerinimas ir deramos socialinės apsaugos užtikrinimas.

1360 Konkrečiai kalbant, pagal šio sprendimo 267 punkte primintą jurisprudenciją, atsižvelgiant į svarbius pokyčius, turėjusius įtakos vidaus rinkai kelių transporto sektoriuje, Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo teisę pakoreguoti Direktyvą 96/71, kad iš naujo suderintų esamus interesus, padidintų vairuotojų socialinę apsaugą, pakeisdamas laisvės teikti paslaugas įgyvendinimo sąlygas, ir užtikrintų sąžiningą konkurenciją. Teisingumo Teismas jau yra konkrečiai pažymėjęs,

kad būtinybę pakoreguoti pusiausvyrą, kuria buvo grindžiama ši direktyva, siekiant geriau įgyvendinti tikslą užtikrinti sąžiningesnę konkurenciją kintančiomis aplinkybėmis, lėmė struktūriškai skirtingos valstybėse narėse taikomos darbo užmokestį ir kitas darbo ir įdarbinimo sąlygas reglamentuojančios normos (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 63 punktą).

1361 Nagrinėjamu atveju, iš dalies pakeisdamas Sąjungos teisės aktus, kuriais reglamentuojamas komandiravimo taisyklių taikymas kelių transporto vairuotojams, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 1, 3 ir 7 konstatuojamųjų dalių, iš naujo pasiekti laisvės teikti paslaugas, laisvo prekių judėjimo, vairuotojų socialinių ir darbo sąlygų gerinimo ir sąžiningos transporto įmonių konkurencijos rinkoje pusiausvyrą.

1362 Įgyvendindamas šiuo aspektu turimą diskreciją teisės aktų leidėjas galėjo pagrįstai manyti, kad su priimančiąja valstybe nare susijusias transporto paslaugas teikiantiems vairuotojams turi būti garantuojamos tokios pat darbo ir įdarbinimo sąlygos kaip ir toje valstybėje narėje įsisteigusių transporto įmonių įdarbintiems vairuotojams.

1363 Vadinasi, net darant prielaidą, kad komandiravimo taisyklių taikymas trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, kaip nurodyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su jos 13 konstatuojamąją dalimi, neigiamai paveiks tam tikras valstybes nares, jose įsisteigusias transporto įmones ir šiose įmonėse dirbančius vairuotojus, šis poveikis bet kuriuo atveju nėra akivaizdžiai neproporcingas siekiamam tikslui.

1364 Trečia, dėl Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos argumentų, kad trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir dvišalių vežimo operacijų atskyrimas gali iškreipti konkurenciją, nes Direktyvoje 2020/1057 nenumatyta jokių pareigų ir ji netaikoma šalių, kurios nėra Sąjungos narės, vežėjams, pažymėtina, kad, kaip per rašytinę proceso dalį ir per posėdį tvirtino Taryba, trečiosiose šalyse įsisteigusios transporto įmonės neturi tokių pat galimybių patekti į vidaus rinką, taigi jų situacija nėra panaši į Sąjungoje įsisteigusių transporto įmonių situaciją (pagal analogiją žr. 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf*, C-248/95 ir C-249/95, EU:C:1997:377, 64 punktą).

1365 Be to, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 10 dalies ir Direktyvos 96/71 1 straipsnio 4 dalies, į kurią daroma nuoroda Direktyvos 2020/11057 15 konstatuojamojoje dalyje, trečiosiose šalyse įsisteigusioms įmonėms negali būti taikomos palankesnės sąlygos nei Sąjungoje įsisteigusioms įmonėms, taip pat, kiek tai susiję su Direktyvoje 2020/1057 numatytomis komandiravimo taisyklėmis.

1366 Ketvirta, pažymėtina, kad argumentai, susiję su ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų neigiamu poveikiu aplinkai, sutampa su Lenkijos Respublikos argumentais, kuriuos ji nurodė grįsdama savo ieškinio ketvirtąjį pagrindą, todėl jie bus išnagrinėti nagrinėjant šį pagrindą.

1367 Taigi konstatuotina, kad dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių nekyla akivaizdžiai neproporcingų, palyginti su šiomis nuostatomis siekiamais tikslais, nepatogumų.

1368 Vadinasi, Lietuvos Respublikos ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus, Bulgarijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą, Rumunijos ieškinio pirmąjį pagrindą, Kipro Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą, Vengrijos ieškinio pirmąjį pagrindą, pateiktą subsidiariai, ir Lenkijos Respublikos ieškinio pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

d) Dėl SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimo

1) Šalių argumentai

1369 Pateikdamos savo ieškinių trečiuosius pagrindus, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad priimdamas Direktyvą 2020/1057 Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 1 dalį.

1370 Anot šių valstybių narių, pagal šio 91 straipsnio 1 dalį, kuri yra šios direktyvos teisinis pagrindas, reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas priimtų sprendimą pagal įprastą teisėkūros procedūrą, pasikonsultavęs su EESRK ir ERK. Dvišalių vežimo operacijų ir trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų atskyrimo, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, nebuvo numatyta pasiūlyme dėl Komandiravimo direktyvos, taigi šie komitetai jo nenagrinėjo prieš pateikdami savo nuomonę. Vėliau nepasikonsultavęs su šiais komitetais dėl šio pasiūlymo esminio pakeitimo šis teisės aktų leidėjas pažeidė 91 straipsnio 1 dalį.

1371 Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika nurodo, kad Teisingumo Teismas yra priėmęs sprendimą dėl pareigos konsultuotis per teisėkūros procedūrą tuomet, kai Parlamentas dar nebuvo viena iš teisėkūros institucijų, o turėjo tik patariamąjį vaidmenį, kaip šiuo metu EESRK ir ERK. Jis yra nusprendęs, kad reikalavimas konsultuotis su Parlamentu reiškia, kad reikia iš naujo konsultuotis kiekvieną kartą, kai galutinai priimtas tekstas, vertinamas visas, iš esmės skiriasi nuo to, dėl kurio jau buvo konsultuotasi su Parlamentu (šiuo klausimu žr. 1992 m. liepos 16 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-65/90, EU:C:1992:325, 16 punktą).

1372 Kadangi šiuo metu šį patariamąjį vaidmenį pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį atlieka EESRK ir ERK, pirmesniame punkte nurodyta jurisprudencija pagal analogiją taikoma pareigai konsultuotis su šiais dviem komitetais. Vadinasi, nagrinėjamu atveju su jais turėjo būti iš naujo konsultuojamasi dėl esminio pakeitimo, kuriuo nustatytas dvišalių vežimo operacijų ir trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų atskyrimas.

1373 Būtų netikslu teigti, kad, kaip tvirtina Parlamentas, nėra precedento per teisėkūros procedūrą antrą kartą konsultuotis su komitetais. Pavyzdžiui, per teisėkūros procedūrą dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl sveikatos technologijų vertinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2011/24 (COM(2018) 51 *final*) į šio akto teisinį pagrindą buvo įtraukta papildoma nuostata ir dėl to Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė antrą kartą konsultuotis su EESRK.

1374 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1375 Tvirtindamos, kad priimdamas Direktyvą 2020/1057 Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 1 dalį, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika pateikia tuos pačius argumentus kaip ir tie, kuriuos Bulgarijos Respublika nurodė ginčydama Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunkčio teisėtumą (byla C-545/20). Dėl šio sprendimo 898–909 punktuose nurodytų motyvų šiems argumentams negalima pritarti, nes šio 91 straipsnio 1 dalyje nenumatyta reikalavimo iš naujo konsultuotis su EESRK ir ERK, kai keičiamas pasiūlymas, dėl kurio su šiais komitetais jau konsultuotasi.

1376 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos ieškinio trečiąjį pagrindą ir Kipro Respublikos ieškinio trečiąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

e) Dėl SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalies ir 94 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

1377 Pateikdamos savo ieškinių ketvirtuosius pagrindus, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad Direktyvos 2020/1057 1 straipsnis pažeidžia SESV 90 straipsnį, siejamą su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, SESV 91 straipsnio 2 dalį ir SESV 94 straipsnį. Lenkijos Respublika savo ruožtu pateikdama ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus tvirtina, kad direktyvos 1 straipsnis pažeidžia SESV 91 straipsnio 2 dalį ir SESV 94 straipsnį. Galiausiai Rumunija nepateikia atskiro ieškinio pagrindo šiuo klausimu, bet šių dviejų SESV nuostatų pažeidimu remiasi pateikdama antrąjį ieškinio pagrindą, grindžiamą nediskriminavimo principo pažeidimu, ir nurodo šio sprendimo 1194 punkte išdėstytus argumentus.

1378 Konkrečiai kalbant, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui, kad šis pažeidė nurodytas pirminės teisės nuostatas, nes Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, įtvirtintas skirtumas daro neigiamą poveikį gyvenimo lygiui ir užimtumui Bulgarijoje bei Kipre ir apskritai Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse, taip pat šiose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų ekonominei padėčiai. Dėl komandiravimo taisyklių taikymo trečiąją šalį apimantis vežimas šioms įmonėms tampa neįmanomas. Taip pat daromas neigiamas poveikis aplinkai ir padaugėja transporto spūsčių. Vis dėlto nebuvo atlikta jokio šio skirtumo poveikio vertinimo ir šiuo klausimu nebuvo jokių konsultacijų su EESRK ar ERK.

1379 Lenkijos Respublika tvirtina, kad nustatydamas savavališką komandiravimo taisyklių taikymo vežimo operacijoms kriterijų Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį ir SESV 94 straipsnį, nes neatsižvelgė į tai, kad šis kriterijus gali daryti didelį poveikį gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose, taip pat transporto įrangos eksploatavimui ir vežėjų ekonominei padėčiai. Ši valstybė narė nepritaria Parlamento ir Tarybos siūlomam šių nuostatų aiškinimui. Tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją, nereiškia, kad pareiga atsižvelgti į tam tikrą poveikį apsiriboja tik sužinojimu apie jį.

1380 Pirma, kiek tai susiję su SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, priimant ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatas nebuvo atsižvelgta į išaugusį transporto priemonių, kurios kitu atveju dalyvautų trečiąją šalį apimančiose vežimo operacijose arba kabotažo operacijose, kelionių be krovinio skaičių. Be to, transporto priemonių naudojimo vykdant trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ekonominis pagrindimas būtų toks, kad vežėjai, atsižvelgdami į geografinę perspektyvą, gali lanksčiai reaguoti į poreikių pokyčius vežimo srityje, kuo labiau sumažindami važiavimų be krovinio skaičių ir išvengdami neefektyvaus laukimo, kol gaus nurodymą vėl vežti prekes į įsisteigimo valstybę narę. Kiek tai susiję su vežimo operacijų efektyvumu, kabotažo operacijų privalumai analogiški.

1381 Taikant reglamentų 2020/1054 ir 2020/1055 nuostatas, Lenkijoje įsisteigusios įmonės turės papildomai nuvažiuoti ne mažiau kaip 1 221 120 000 km. Šių reglamentų pakeitimai ir dėl ginčijamų Direktyvos 2020/1057 nuostatų atsiradę papildomi ribojimai gerokai paveiks gyvenimo lygį ir užimtumą tam tikruose regionuose ir transporto įrangą.

1382 Be to, dėl ginčijamose Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatose įtvirtintų apribojimų vykdyti trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir kabotažo operacijas vežėjai, negalintys vykdyti pelningos veiklos pagal vežimo paslaugų modelį, pagal kurį tektų vykdyti mažiau efektyvias vežimo operacijas, gali pasitraukti iš rinkos. Šias pasekmes ypač pajus Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse įsisteigę vežėjai, kurių veikla daugiausia grindžiama trečiąją šalį apimančiomis vežimo operacijomis ir kabotažo operacijomis.

1383 Poveikio vertinimo socialinėje dalyje tik paviršutiniškai išnagrinėtas šių nuostatų poveikis užimtumo lygiui tam tikruose regionuose; bet kuriuo atveju šis vertinimas susijęs su laiko kriterijaus taikymu siekiant taikyti komandiravimo taisykles, o jis skiriasi nuo Direktyvoje 2020/1057 galiausiai nustatyto kriterijaus, kuris neturi tokio paties poveikio Sąjungos pakraščiuose esančių valstybių narių rinkoms. Be to, šiame poveikio vertinime konstatuota, kad 90 % transporto įmonių dirba mažiau nei dešimt žmonių, tačiau į tai nebuvo atsižvelgta vertinant minėtų nuostatų poveikį užimtumo lygiui. Šiame poveikio vertinime taip pat paminėtas poveikis transporto infrastruktūros būklės blogėjimui, tačiau šis poveikis nebuvo įvertintas.

1384 Išaugęs kelių eismas taip pat turi neigiamų pasekmių gyvenimo lygiui vietovėse, esančiose arti pagrindinių transporto mazgų. Šiomis aplinkybėmis naudinga ypač atkreipti dėmesį į padarytų pakeitimų keliamą pavojų kelių eismo saugumui.

1385 Kaip matyti iš Lenkijos Respublikos atlikto vertinimo, dėl kelių transportą reglamentuojančių teisės aktų pakeitimų valstybėse narėse vidutiniškai 19 % padaugės vairuotojų rizikingo elgesio atvejų, susijusių su mėginimu pažeisti teisės normas, siekiant prisitaikyti prie naujų pareigų komandiravimo klausimais arba jas apeiti, o kartu padaugės mirtinų nelaimingų atsitikimų, kuriose dalyvaus tam tikrų rūšių transporto priemonės.

1386 Antra, kiek tai susiję su SESV 94 straipsnio pažeidimu, poveikio vertinimo socialinėje dalyje neatsižvelgta į Sąjungos pakraščiuose esančiose valstybėse narėse, kurios yra mažiau ekonomiškai išsivysčiusios, įsisteigusių vežėjų, kurių veikla tarptautinio vežimo keliais srityje daugiausia sutelkta į trečiąją šalį apimančio vežimo ir kabotažo operacijas, ekonominę padėtį. Dėl papildomų išlaidų, kurių šie vežėjai patiria dėl komandiravimo taisyklių taikymo, jie atsiduria mažiau palankioje padėtyje nei konkuruojančios įmonės, esančios Sąjungos centre.

1387 Tai, kad ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos buvo priimtos COVID-19 pandemijos sukeltų didelių ekonominių sutrikimų laikotarpiu, taip pat rodo, kad nebuvo atsižvelgta į vežėjų ekonominę padėtį. Pandemijos ekonominis poveikis ypač justi transporto sektoriuje, kurį labai paveikė ne tik sumažėjusi tarptautinės prekybos paklausa, bet ir įvairių valstybių narių nustatyti vidaus sienų kirtimo apribojimai. Šis poveikis jau buvo pasireiškęs atliekant parengiamuosius darbus, susijusius su Direktyva 2020/1057.

1388 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1389 Pirma, dėl Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos argumentų, grindžiamų SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, pažeidimu, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į Sutartyse įtvirtintą tikslą užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą ir gerinti aplinkos kokybę, pažymėtina, kad šie argumentai sutampa su Lenkijos Respublikos argumentais, nurodytais grindžiant jos ieškinio ketvirtąjį pagrindą, grindžiamą SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimu. Taigi šie argumentai bus išnagrinėti kartu su nurodytu pagrindu.

1390 Antra, dėl argumentų, grindžiamų SESV 94 straipsnio pažeidimu, pakanka pažymėti, kad ši nuostata, pagal kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo atsižvelgti į vežėjų ekonominę padėtį, imdamasis priemonių, „susijusių su transporto įkainiais ir gabenimo sąlygomis“, nagrinėjamu atveju nėra svarbi, nes, kaip nurodyta šio sprendimo 1231 punkte, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje reglamentuojami ne transporto įkainiai ar krovinių arba keleivių gabenimo sąlygos, o nustatyti komandiravimo taisyklių taikymo kelių transporto vairuotojams kriterijai.

1391 Trečia, dėl argumentų, grindžiamų SESV 91 straipsnio 2 dalies pažeidimu, primintina, kad pagal šią nuostatą patvirtindamas šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones, kuriomis siekiama įgyvendinti bendrą transporto politiką atsižvelgiant į transporto ypatumus, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi „atsižvelgti“ į atvejus, kai šių priemonių taikymas gali turėti „didelę“ įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui.

1392 Kadangi Direktyvą 2020/1057 Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė remdamasis SESV 91 straipsnio 1 dalimi, ir šis teisinis pagrindas šiuose ieškiniuose neginčijamas, formuluodamas šios direktyvos 1 straipsnio 3–7 dalyse numatytus komandiravimo taisyklių taikymo kriterijus jis turėjo atsižvelgti į reikalavimus, kylančius iš SESV 91 straipsnio 2 dalies.

1393 Atsižvelgiant į tai, kaip matyti iš šio sprendimo 393–396 punktų, SESV 91 straipsnio 2 dalis negali būti kliūtis Sąjungos teisės aktų leidėjui patvirtinti privalomas priemones, kai kuriose valstybėse narėse gyvenimo lygį bei užimtumą ir transporto įrangos eksploatavimą galinčias paveikti labiau negu kitose, turint omenyje jo plačią diskreciją apibrėžti bendrą transporto politiką, su sąlyga, kad jis atsižvelgs į didelę neigiamą įtaką šiems veiksniams, plačiau derindamas įvairius esamus tikslus ir interesus.

1394 Dėl šio ieškinio pažymėtina, kad Bulgarijos Respublikos, Kipro Respublikos ir Lenkijos Respublikos argumentai grindžiami prielaida, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į Direktyvos 2020/1057 poveikį, t. y. tai, kad dėl šios direktyvos 1 straipsnyje numatytų komandiravimo taisyklių taikymo bus nebeįmanoma vykdyti trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų ir kabotažo operacijų, ir taip pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį.

1395 Vis dėlto Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057 galiojusi Direktyvos 96/71 redakcija iš principo apėmė bet kokį tarpvalstybinį paslaugų teikimą, kai reikėjo komandiruoti darbuotojus, įskaitant kelių transporto sektorių, ir patikslinęs, kad kabotažo operacijas vykdantis vairuotojas turi būti laikomas komandiruotu pagal Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalį (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33, 49, 62, 63 ir 65 punktus).

1396 Tiesa, kaip nurodyta šio sprendimo 1320 punkte, komandiravimo taisyklių taikymo trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms tvarka pagal Direktyvą 2020/1057, nors paremta ta pačia logika, nėra visiškai tokia pati, kaip numatyta Direktyvoje 96/71, kaip ją išaiškino Teisingumo Teismas.

1397 Vis dėlto iš Teisingumo Teismui nagrinėjant šiuos ieškinius pateiktos informacijos nematyti, kad dėl komandiravimo taisyklių taikymo trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, kaip numatyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, gali atsirasti didesnių išlaidų, ir tai galėtų, net vertinant visas šias

išlaidas, daryti „didelę“ įtaką gyvenimo lygiui ir užimtumui tam tikruose regionuose, kaip tai suprantama pagal SESV 91 straipsnio 2 dalį. Iš tiesų bet kokio poveikio šiems aspektams nepakanka įrodyti, kad pasiekta riba, kurios reikia norint įrodyti šios nuostatos pažeidimą.

1398 Taip pat pasakytina, kad vertindamas priimtų ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų poveikį Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo proporcingai atsižvelgti į įvairius esamus interesus, kad pasiektų savo nustatytus teisėtus tikslus. Kaip jau nurodyta šio sprendimo 395 punkte, vien tai, kad jis turėjo atsižvelgti į gyvenimo lygį ir užimtumą tam tikruose regionuose, taigi, ir į vežėjų ekonominius interesus, nėra kliūtis šiems vežėjams taikyti privalomas priemones, dėl kurių jie patirtų išlaidų.

1399 Darant prielaidą, kad, kaip teigia Bulgarijos Respublika, Kipro Respublika ir Lenkijos Respublika, dėl komandiravimo taisyklių taikymo trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms ir kabotažo operacijoms, kaip numatyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje, kai kurie vežėjai bus priversti pasitraukti iš rinkos, o dėl to kai kurie vairuotojai gali netekti darbo, šį neigiamą poveikį reikia vertinti atsižvelgiant į garantuojamą didesnę socialinę apsaugą vairuotojams, kurie liks dirbti kelių transporto sektoriuje, ir į aplinkybę, kad laisvė teikti paslaugas rinkoje nuo šiol įgyvendinama sąžiningesnės konkurencijos sąlygomis.

1400 Taip pat pažymėtina, kad, kaip iš esmės tvirtina Taryba, SESV 91 straipsnio 2 dalies negalima aiškinti kaip nustatančios Sąjungos teisės aktų leidėjo pareigą apsaugoti tam tikrų vežėjų rinkos dalis, rizikuojant kliudyti jam pritaikyti teisės aktus prie rinkos pokyčių, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija.

1401 Dėl Lenkijos Respublikos argumentų, kad įgyvendinant ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatas padaugės rizikingo elgesio atvejų ir mirtinų nelaimingų atsitikimų, pažymėtina, kad šie argumentai nepagrįsti patikimais ir nuosekliais įrodymais. Taigi jie yra spekuliatyvūs ir neįrodo, kad buvo pažeisti iš SESV 91 straipsnio 2 dalies kylantys reikalavimai.

1402 Lenkijos Respublika taip pat remiasi neigiamu poveikiu transporto įrangos eksploatavimui, atsirandančiu dėl papildomų kelionių, būtinų pagal ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatas. Vis dėlto ši valstybė narė nepateikia pakankamai įrodymų pagrįsti argumentui, kad dėl šių nuostatų „išaugs papildomai nuvažiuojamų kilometrų skaičius“. Be to, analogiškas argumentas dėl papildomų kilometrų, kuriuos teks nuvažiuoti įgyvendinant reglamentus 2020/1054 ir 2020/1055, buvo išnagrinėtas ir atmestas nagrinėjant ieškinius dėl šių reglamentų.

1403 Kiti grindžiant šiuos ieškinio pagrindus pateikti teiginiai yra bendri ir mažai pagrįsti, be to, jie didele dalimi sutampa su argumentais, nurodytais pateikiant ieškinio pagrindus, grindžiamus proporcingumo principo pažeidimu, nes neatsižvelgta į Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalių poveikį, ir SESV 91 straipsnio 1 dalies pažeidimu, nes iš naujo nesikonsultuota su EESRK ir ERK. Taigi šiuos teiginius reikia atmesti remiantis tais pačiais motyvais, kaip nurodyti šio sprendimo 1311–1368, 1375 ir 1376 punktuose.

1404 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos ieškinio ketvirtąjį pagrindą, Kipro Respublikos ieškinio ketvirtąjį pagrindą, Lenkijos Respublikos ieškinio antrąjį ir trečiąjį pagrindus ir Rumunijos argumentus, pateiktus grindžiant jos ieškinio antrąjį pagrindą, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

f) Dėl laisvo prekių judėjimo ir laisvės teikti paslaugas pažeidimo

1) Šalių argumentai

1405 Pateikdamos savo ieškinių penktuosius pagrindus Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika tvirtina, kad dvišalių vežimo operacijų ir trečiąją šalį apimančių vežimo operacijų atskyrimas, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, yra nepateisinamas laisvo prekių judėjimo (pirma dalis) ir laisvės teikti transporto paslaugas (antra dalis) ribojimas.

1406 Viena vertus, kiek tai susiję su laisvu prekių judėjimu, komandiravimo taisyklių taikymą trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, atsižvelgiant į neigiamą poveikį, reikia nagrinėti kaip kiekybiniams apribojimams lygiaverčio poveikio priemonę, kaip tai suprantama pagal SESV 34 ir 35 straipsnius. Tokia priemonė negali būti pateisinama pagal SESV 36 straipsnį, nes šios rūšies tarptautinio vežimo operacijos neturi pakankamo ryšio su atitinkama valstybe nare ir dėl jų atsiranda neproporcinga administracinė našta, trukdanti sklandžiam vidaus rinkos veikimui.

1407 Pranešime spaudai „Komisija prašo Austrijos imtis priemonių, kad jos teisės aktai, reglamentuojantys minimalų darbo užmokestį, nepagrįstai neribotų vidaus rinkos“ (IP/17/1053) ši institucija nurodė, kad nacionalinės teisės aktų taikymas visoms tarptautinio vežimo operacijoms, kai pakrovimas ir (arba) iškrovimas vykdomas nacionalinėje teritorijoje, yra neproporcingas ribojimas, atsižvelgiant, be kita ko, į laisvą prekių judėjimą, ir kad šios priemonės taikymas tarptautinio vežimo operacijoms, neturinčioms pakankamo ryšio su atitinkama valstybe nare, yra nepagrįstas, nes neproporcingas.

1408 Kita vertus, kiek tai susiję su laisve teikti transporto paslaugas, komandiravimo taisyklių taikymas trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms riboja šią laisvę, ir taip pažeidžiama SESV 58 straipsnio 1 dalis, siejama su SESV 91 straipsniu.

1409 Kaip matyti iš 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220) 64 ir 65 punktų, pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies a ir b punktus privaloma įtvirtinti laisvę teikti paslaugas transporto srityje ir, atsižvelgiant į su laisve teikti paslaugas susijusius reikalavimus, pašalinti bet kokią šių paslaugų teikėjų diskriminaciją dėl pilietybės arba dėl to, kad jie įsisteigę kitoje valstybėje narėje nei ta, kur teikiamos paslaugos. Be to, šiuo klausimu Sąjungos teisės aktų leidėjas neturi diskrecijos, kuria gali naudotis kitose bendros transporto politikos srityse.

1410 O atskiriant dvišales vežimo operacijas ir trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, vėl nustatoma tam tikra diskriminacija, ir tai yra regresas nustatant bendrą transporto politiką.

1411 Tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad šį klausimą reglamentuoja ir SESV 56 straipsnis, šis ieškinio pagrindas grindžiamas ir šiuo straipsniu.

1412 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie pagrindai ir argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

i) Dėl laisvo prekių judėjimo

1413 Savo ieškinių penktųjų pagrindų pirmose dalyse, grindžiamose laisvo prekių judėjimo pažeidimu, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika nenurodo, kaip Direktyva 2020/1057 riboja šią laisvę ir kaip jos poveikis prilygsta kiekybiniams ribojimui, apie kurį užsimena šios valstybės narės.

1414 Konkrečiai kalbant, išskyrus priminimą apie SESV 34–36 straipsnius ir jurisprudenciją dėl aplinkybių, kuriomis tokie kiekybiniai ribojimai gali būti laikomi pateisinamais pagal SESV 36 straipsnį, šios valstybės narės tik pateikia nuorodą į argumentus, kuriais rėmėsi grįsdamos savo ieškinių pirmuosius pagrindus.

1415 Kaip matyti iš šio sprendimo 1308–1368 punktų, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika neįrodė, kad komandiravimo taisyklių taikymas trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms akivaizdžiai viršija tai, kas būtina Direktyvos 2020/1057 1 straipsniu siekiamam teisėtam tikslui įgyvendinti.

1416 Vadinasi, nesant savarankiškų argumentų, kuriais būtų grindžiama ieškinių penktojo pagrindo pirma dalis, manytina, kad net darant prielaidą, jog šios nuostatos gali būti laikomos į SESV 34 ir 35 straipsnių taikymo sritį patenkančiu ribojimu, šis ribojimas bet kuriuo atveju yra pateisinamas pagal SESV 36 straipsnį dėl priežasčių, dėl kurių atmesti ieškinių pirmieji pagrindai.

1417 Dėl šio sprendimo 1407 punkte nurodyto pranešimo spaudai, kuriuo Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika remiasi, bet nenurodo, kodėl jis svarbus, pakanka pažymėti, kad toks neprivalomas dokumentas negali saistyti Teisingumo Teismo, kai jis aiškina Direktyvą 2020/1057 arba vertina jos galiojimą.

1418 Bet kuriuo atveju pažymėtina, kad šiame pranešime spaudai Komisija kritikuoja požiūrį, pagal kurį priimančiosios valstybės narės teisės normos taikomos bet kokiai tarptautinio vežimo operacijai, kai pakrovimas ir (arba) iškrovimas vykdomas šios valstybės narės teritorijoje, tačiau pagal ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies nuostatas tokios teisės normos netaikomos dvišalėms vežimo operacijoms ir kai kuriems su šiomis operacijomis susijusiems papildomiems pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmams, būtent siekiant užtikrinti bet kokio laisvo prekių judėjimo ir laisvės teikti transporto paslaugas ribojimo, galinčio atsirasti taikant komandiravimo taisykles tarptautinio kelių transporto vairuotojams, proporcingumą.

1419 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos ieškinių penktųjų pagrindų pirmas dalis reikia atmesti kaip nepagrįstas.

ii) Dėl laisvės teikti paslaugas

1420 Dėl Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos ieškinių penktųjų pagrindų antrų dalių, grindžiamų SESV nuostatų dėl laisvės teikti paslaugas pažeidimu, pažymėtina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 352–358 punktuose, laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja ne SESV 56 straipsnis, kuriame reglamentuojama laisvė teikti paslaugas apskritai, o speciali nuostata – SESV 58 straipsnio 1 dalis, pagal kurią „[l]aisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos“, t. y. SESV trečiosios dalies VI antraštinės dalies, kurią sudaro SESV 90–100 straipsniai, nuostatos. Transporto įmonės turi

teisę laisvai teikti paslaugas tik tiek, kiek šią teisę Sąjungos teisės aktų leidėjas joms suteikė pagal SESV nuostatas dėl bendros transporto politikos, visų pirma pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį, priimtus antrinės teisės aktus.

1421 Būtent toks yra Direktyvos 2020/1057, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė remdamasis šia nuostata, tikslas; ja siekiama, be kita ko, nustatyti konkrečias su Direktyva 96/71 susijusias taisykles ir suderinti tam tikras socialinės apsaugos teisės aktų nuostatas kelių transporto srityje.

1422 Dėl 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220, 64 ir 65 punktai), kuriuo remiasi Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika, primintina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 982 punkte, Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad laisvės teikti paslaugas transporto srityje klausimais Sąjungos teisės aktų leidėjas neturi diskrecijos, kuria gali naudotis kitose bendros transporto politikos srityse. Vis dėlto ši aplinkybė nepaneigia fakto, kad, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas įgyvendina savo įgaliojimus šioje srityje, kaip nurodyta šio sprendimo 242–247 punktuose, jis turi plačią diskreciją.

1423 Bet kuriuo atveju, kiek Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika teigia, kad nusprendęs, jog komandiravimo taisyklės taikomos trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms, Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė pagal SESV 91 straipsnį jam tenkančias konkrečias pareigas, nes vėl nustatė tam tikrą vežėjų diskriminaciją pagal jų nacionalinę priklausomybę arba įsisteigimo vietą, jų argumentai sutampa su nurodytaisiais pateikiant jų ieškinių antruosius pagrindus, grindžiamus vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų pažeidimu. Todėl šie argumentai turi būti atmesti dėl tų pačių motyvų, kurie išdėstyti šio sprendimo 1213–1234 punktuose.

1424 Be to, kiek, nepaisant šio sprendimo pirmesniame punkte atmesto argumento, Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika teigia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas sukūrė bendros transporto politikos, užtikrinančios laisvę teikti paslaugas, regresą, jų argumentai yra nepagrįsti.

1425 Kaip matyti, be kita ko, iš šio sprendimo 1210, 1223, 1308 ir 1361 punktų, Direktyvos 2020/1057 1 straipsniu, priešingai, siekiama sudaryti palankesnes sąlygas naudotis laisve teikti transporto paslaugas, patikslinant, kokiomis aplinkybėmis vežimo kelių transportu operaciją vykdantiems vairuotojams, įskaitant vykdančius trečiąją šalį apimančią vežimo operaciją, taikomos arba netaikomos Direktyvoje 96/71 numatytos komandiravimo taisyklės, kartu užtikrinant geriausią skirtingų interesų pusiausvyrą atsižvelgiant į rinkos pokyčius ir taip paisant pagal SESV 91 straipsnį tenkančių įpareigojimų (pagal analogiją žr. 2020 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Vengrija / Parlamentas ir Taryba*, C-620/18, EU:C:2020:1001, 48 punktą).

1426 Taip pat primintina, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 266 punkte, kai pagal teisėkūros procedūrą priimtu aktu jau buvo suderinti valstybių narių teisės aktai tam tikroje Sąjungos veiklos srityje, iš Sąjungos teisės aktų leidėjo negali būti atimta galimybė pritaikyti šį aktą prie bet kokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos, atsižvelgiant į jam tenkančią pareigą užtikrinti SESV pripažintų bendrųjų interesų apsaugą ir atsižvelgti į bendrus Sąjungos tikslus, įtvirtintus šios sutarties 9 straipsnyje, tarp kurių yra deramos socialinės apsaugos užtikrinimas. Iš tiesų, esant tokiai situacijai, Sąjungos teisės aktų leidėjas savo uždaotį apsaugoti šiuos bendruosius interesus ir laikytis tų bendrųjų tikslų tinkamai vykdyti gali tik tuo atveju, jei turi galimybę pritaikyti atitinkamus Sąjungos teisės aktus prie tokių pasikeitusių aplinkybių ar naujos informacijos.

1427 Taigi vien aplinkybė, kad tam tikri vežėjai gali patirti didesnių išlaidų dėl to, kad pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio ginčijamas nuostatas kai kuriems vairuotojams garantuojamos geresnės darbo sąlygos ir didesnė socialinė apsauga, negali būti laikoma regresu nustatant bendrą transporto politiką, dėl kurio pažeidžiama SESV 91 straipsnio 2 dalis.

1428 Vadinasi, Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos ieškinių penktųjų pagrindų antras dalis reikia atmesti kaip nepagrįstas.

g) Dėl SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo

1) Šalių argumentai

1429 Pateikdama ieškinio ketvirtąjį pagrindą Lenkijos Respublika tvirtina, kad SESV 11 straipsnis ir Chartijos 37 straipsnis turi būti aiškinami kaip įpareigojantys Sąjungos institucijas atsižvelgti į aplinkos apsaugos reikalavimus tiek nustatant ir įgyvendinant kitas Sąjungos politikos sritis, tiek imantis kitų Sąjungos veiksmų. Į SESV 191 straipsnyje nustatytą aplinkos apsaugos tikslą negali būti atsižvelgta ir jis negali būti pasiektas vien pagal SESV 192 straipsnį patvirtintomis priemonėmis, vykdant atskirą ir savarankišką politiką. Integracijos principas leidžia suderinti aplinkos apsaugos tikslus ir reikalavimus su kitais Sąjungos interesais ir siekiamais tikslais.

1430 Aiškinimas, kad SESV 11 straipsnis susijęs su Sąjungos teisės sritimis, o ne su konkrečiomis priemonėmis, neleistų įgyvendinti šia nuostata siekiamo tikslo. Tai, kad Direktyva 2020/1057 yra dalis didesnio teisės aktų rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį, neįrodo, kad buvo tinkamai atsižvelgta į šios direktyvos poveikį aplinkai, visų pirma galimybę pasiekti aplinkos apsaugos tikslus, nustatytus aplinkos srityje Sąjungos priimtuose dokumentuose ir aktuose. Be to, taip pat negalima teigti, kad, nustačius tikslus šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimo srityje, šie tikslai išlieka nekintantys, nepaisant to, kokių papildomų emisijų ateityje atsiras įgyvendinus įsipareigojimus pagal naujus Sąjungos teisės aktus.

1431 Lenkijos Respublika pritaria generalinio advokato L. A. Geelhoed išvados byloje *Austrija / Parlamentas ir Taryba* (C-161/04, EU:C:2006:66) 59 ir 60 punktuose pateiktam aiškinimui, pagal kurį SESV 11 straipsniu, kaip Sąjungos teisės akto teisėtumo kontrolės standartu, galima remtis, jei į ekologinius interesus visiškai neatsižvelgta. Kai nustatoma, kad konkreti priemonė, kurios ėmėsi Sąjungos teisės aktų leidėjas, trukdo įgyvendinti jo kituose antrinės teisės aktuose, priimtuose aplinkos srityje, nustatytus tikslus, teisės aktų leidėjas privalo derinti priešingus interesus ir prireikus atitinkamai pakeisti aplinkos srityje taikytinus teisės aktus.

1432 Nagrinėjamu atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas neįvykdė šios pareigos, nes neišnagrinėjo ginčijamų Direktyvoje 2020/1057 1 straipsnio nuostatų poveikio aplinkos apsaugos reikalavimams. Konkrečiai kalbant, neatsižvelgta į tai, kad įgyvendinant šias nuostatas prireiks papildomų kelionių, taip pat ir sunkiasvorių transporto priemonių važiavimų be krovinio ilgus atstumus, o dėl to, kaip patvirtina šio sprendimo 416 punkte nurodyti duomenys ir tyrimai, bus išmetamas CO2 ir oro teršalai, sukeliantys daug sveikatos problemų.

1433 Nesant šių nuostatų, atitinkamomis transporto priemonėmis būtų galima vykdyti trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir kabotažo operacijas, o sumažėjus šių dviejų rūšių operacijų padaugės dvišalių vežimo operacijų, ir tai reiškia, kad bus daugiau važiavimų be krovinio. Trečiąją

šalį apimančios vežimo operacijos yra naudingos, nes dėl jų sumažinamas važiavimų be krovinio skaičius, išvengiama neefektyvaus laukimo, kol bus gautas nurodymas vėl vežti prekes į įsisteigimo valstybę narę, ir jos padeda paprasčiau reaguoti į geografiškai kintančią transporto paklausą.

1434 Ginčijamų Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų poveikis aplinkai turi būti nagrinėjamas kartu su reglamentų 2020/1054 ir 2020/1055, taip pat sudarančių „Judumo paketą“, poveikiu, nes dėl jų sunkiasvorės transporto priemonės taip pat turės važiuoti papildomai ilgus atstumus, dažnai ir be krovinio.

1435 Šie papildomai išmesti teršalai dėl jų kiekio gali labai paveikti programavimo dokumentuose ir aplinkos apsaugos srityje Sąjungos priimtuose teisės aktuose, nurodytuose šio sprendimo 417–419 punktuose, nustatytų su aplinka susijusių tikslų įgyvendinimą ir pagal šiuos aktus valstybėms narėms tenkančių įsipareigojimų vykdymą. Nė viename iš „Judumo paketą“ sudarančių ginčijamų aktų šie įvairaus poveikio pavojai neaptarti. Poveikio vertinimo socialinėje dalyje Komisija tik konstatavo, kad nenustatė jokio ketinamų patvirtinti priemonių poveikio aplinkai, tačiau šis teiginys nepagrįstas ir neįtikinamas.

1436 Nors kai kurios valstybės narės ir Komisija pabrėžė būtinybę atsižvelgti į „Judumo pakete“ numatytų priemonių poveikį didėjančiam važiavimų be krovinio skaičiui ir išmetamo CO2 kiekiui, Sąjungos teisės aktų leidėjas nekreipė dėmesio į šį susirūpinimą. Tai, kad Komisijos narė A.-I. Vălean pranešė apie 2020 m. pabaigoje atliktus papildomus privalomo transporto priemonių grąžinimo į įsisteigimo valstybę narę kas aštuonias savaites ir kombinuotojo vežimo operacijoms taikomų ribojimų poveikio vertinimus, niekaip nekompensuoja šio nepaisymo, netgi patvirtina šio ieškinio pagrindo pagrįstumą.

1437 Bulgarijos Respublika ir Kipro Respublika pakartoja šio sprendimo 1377 ir 1378 punktuose nurodytus argumentus, grindžiamus SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, pažeidimu dėl neigiamo poveikio aplinkai, atsirandančio Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalyse, siejamose su šios direktyvos 13 konstatuojamąja dalimi, atskyrus trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir dvišales vežimo operacijas.

1438 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie argumentai nepagrįsti.

2) Teisingumo Teismo vertinimas

1439 Pirmiausia reikia atmesti Bulgarijos Respublikos ir Kipro Respublikos pateiktus argumentus, grindžiamus SESV 90 straipsnio, siejamo su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, pažeidimu, dėl šio sprendimo 423, 424 ir 934 punktuose nurodytų motyvų.

1440 Šiomis aplinkybėmis dėl šio sprendimo 428–430 punktuose nurodytų priežasčių reikia tik išnagrinėti, ar, kaip tvirtina Lenkijos Respublika, priimdamas ginčijamas Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatas Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė iš SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, kylančius aplinkos apsaugos reikalavimus.

1441 Šiuo aspektu pažymėtina, kad argumentai, kuriuos Lenkijos Respublika nurodė pateikdama savo ieškinio ketvirtąjį pagrindą, beveik visi susiję ne su Direktyvos 2020/1057, o su kitų „Judumo paketą“ sudarančių teisės aktų, ypač Reglamento 2020/1055, nuostatomis. Iš tiesų pagrindiniai tyrimai ir kiti duomenys, kuriais Lenkijos Respublika remiasi šiomis aplinkybėmis, susiję su Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį

įterptas 1 dalies b punktas, numatyta pareiga kas aštuonias savaites grąžinti transporto priemones į atitinkamos transporto įmonės įsisteigimo valstybėje narėje esantį veiklos centrą. Dėl šios nuostatos pateikti ieškinių pagrindai dėl Reglamento 2020/1055 bylose C-542/20, C-545/20, C-547/20, C-549/20–C-552/20 ir C-554/20. Lenkijos Respublikos argumentai, nesusiję su Direktyvos 2020/1057 nuostatomis, turi būti pripažinti nereikšmingais.

1442 Vis dėlto, kiek Lenkijos Respublikos argumentai, grindžiami SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu, susiję konkrečiai su Direktyvos 2020/1057 nuostatomis, primintina, kad šio sprendimo 436 punkte pažymėta, jog SESV 11 straipsnis yra kompleksinio pobūdžio, o tai reiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi įtraukti aplinkos apsaugos reikalavimus į Sąjungos politikos sritis ir veiksmus, be kita ko, į bendrą transporto politiką, prie kurios priskiriama Direktyva 2020/1057.

1443 Be to, teisėtumo kontrolė, kurią Teisingumo Teismas nagrinėjamu atveju turi atlikti atsižvelgdamas į SESV 11 straipsnį, siejamą su Chartijos 37 straipsniu, susijusi su Sąjungos aktu, kuriuo Sąjungos teisės aktų leidėjas, kaip matyti iš šio sprendimo 1210, 1223, 1308 ir 1361 punktų, turi užtikrinti įvairių esamų interesų ir tikslų pusiausvyrą.

1444 Šiomis aplinkybėmis primintina, kad net jei ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos, vertinamos atskirai, turėtų didelį neigiamą poveikį aplinkai, siekiant nustatyti, ar turi būti konstatuotas SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimas, reikėtų atsižvelgti į kitus veiksmus, kurių ėmėsi Sąjungos teisės aktų leidėjas, siekdamas apriboti tokį kelių transporto poveikį aplinkai ir pasiekti bendrą tikslą sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

1445 Nagrinėjamu atveju savo argumentuose, grindžiamuose Sąjungos teisės nuostatų aplinkos apsaugos srityje pažeidimu, Lenkijos Respublika remiasi prielaida, kad ginčijamose Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatose apibrėžti komandiravimo taisyklių taikymo kriterijai neigiamai paveiks aplinką, nes juos taikant padidės išmetamų teršalų kiekis. Konkrečiai kalbant, ši valstybė narė tvirtina, kad dėl šių nuostatų atsiras papildomų važiavimų ilgus atstumus, dažnai be krovinio, nes vežėjai kabotažo operacijas ir trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas, kurios, anot šios valstybės narės, yra palankesnės aplinkai, pakeis dvišalėmis vežimo operacijomis, kad galėtų pasinaudoti šioms operacijoms taikoma išimtimi, pagal kurią joms visiškai netaikomos komandiravimo taisyklės.

1446 Šiuo aspektu primintina, pirma, kad, kaip nurodyta, be kita ko, šio sprendimo 1318, 1321 ir 1395 punktuose, pareiga taikyti komandiravimo taisykles trečiąją šalį apimančias vežimo operacijas ir kabotažo operacijas vykdantiems vairuotojams jau buvo numatyta teisės aktuose, galiojusiuose prieš įsigaliojant Direktyvai 2020/1057, kaip išaiškino Teisingumo Teismas 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976).

1447 Vadinasi, didelė dalis nurodyto neigiamo poveikio aplinkai, kurį Lenkijos Respublika priskiria prie Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų, net darant prielaidą, kad toks poveikis įrodytas, iš tiesų kyla ne dėl šios direktyvos nuostatų, o dėl Sąjungos teisės normų, galiojusių dar prieš įsigaliojant šiai direktyvai.

1448 Antra, pažymėtina, kad bet kuriuo atveju Lenkijos Respublikos nurodytos skirtingų rūšių vežimo operacijos nebūtinai pakeičia viena kitą. Trečiąją šalį apimanti vežimo operacija ir dvišalė vežimo operacija, kaip pabrėžia Taryba, iš principo galėtų būti pakeičiamos viena kita, tačiau kabotažo operacija dėl paties savo pobūdžio negali būti pakeičiama dvišale vežimo operacija.

1449 Be to, kaip iš esmės nurodyta šio sprendimo 358 punkte, pagal SESV 49 straipsnį, transporto sektoriuje įgyvendinamą Reglamentu Nr. 1071/2009, visoms įmonėms garantuojama teisė turėti nuolatinę buveinę pasirinktoje valstybėje narėje, prireikus steigiant patronuojamąsias bendroves, kad jos galėtų optimaliai organizuoti savo veiklą, laikydamosi iš Sąjungos teisės kylančių įsipareigojimų. Vežėjai, ketinantys nuolat arba labai reguliariai vykdyti nacionalines vežimo operacijas kitoje valstybėje narėje, gali joje įsteigti patronuojamąją bendrovę arba kitą nuolatinį padalinį ir taip išvengti transporto priemonių grąžinimo ilgais atstumais, kuris, anot Lenkijos Respublikos, neigiamai paveiks aplinką, nes padidės išmetamo CO2 ir oro teršalų kiekis.

1450 Taigi Direktyvos 2020/1057 1 straipsnis pats savaime negali sukelti didelio neigiamo poveikio aplinkai, nes gali paskatinti kai kuriuos vežėjus įsisteigti arčiau realios transporto paslaugų paklausos vietos, o to nebuvo prieš jam įsigaliojant, taigi jis prisideda prie glaudesnio ryšio tarp šių paslaugų teikėjo įsisteigimo vietos ir vietos, kur paslaugos faktiškai teikiamos.

1451 Trečia, tuo atveju, kai transporto įmonė, kaip siūlo Lenkijos Respublika, pasirinktų grąžinti transporto priemonę į įsisteigimo valstybę be krovinio, kad vežimo operacija būtų traktuojama kaip dvišalė, pažymėtina, kad vien tokio pasirinkimo nepakaktų, kad atitinkama operacija būtų laikoma dvišale, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 ir 4 dalis, nes tam, kad operacija būtų tokia laikoma, pagal šias nuostatas reikalaujama, kad prekės arba keleiviai būtų vežami iš įsisteigimo valstybės narės arba į ją.

1452 Kaip matyti iš šio sprendimo 377 punkto, Sąjungos teisės aktų leidėjas, pritaikydamas pagal teisėkūros procedūrą priimtą aktą, kad padidintų atitinkamų darbuotojų socialinę apsaugą, turi teisę pakeisti sąlygas, kuriomis kelių transporto srityje įgyvendinama laisvė teikti paslaugas, ir garantuoti sąžiningą konkurenciją. Pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį liberalizavimo lygis nustatomas ne tiesiogiai SESV 56 straipsnyje, bet jį nustato pats Sąjungos teisės aktų leidėjas, įgyvendindamas bendrą transporto politiką.

1453 Pažymėtina, kad Lenkijos Respublikos argumentai, susiję su ūkio subjektais, kurie bus priversti pasitraukti iš rinkos dėl esą padidėjusių išlaidų, siejamų su Direktyvos 2020/1057 1 straipsnyje apibrėžtais komandiravimo taisyklių taikymo kriterijais, taikomais trečiąją šalį apimančioms vežimo operacijoms ir kabotažo operacijoms, yra spekuliatyvūs. Tai juo labiau patvirtina šio sprendimo 1448–1450 punktuose išdėstyti teiginiai. Bet kuriuo atveju ši valstybė narė neįrodė, kad toks galimas pasitraukimas iš rinkos gali daryti didelį neigiamą poveikį aplinkai.

1454 Ketvirta, kaip tvirtina Taryba, Lenkijos Respublikos argumentuose nematyti skirtumo, kiek tai susiję su veiksmingumu ir poveikiu aplinkai, tarp trečiąją šalį apimančios vežimo operacijos ir dvišalės vežimo operacijos, kai šiomis operacijomis siekiama daugiau ar mažiau nuolat reaguoti į transporto paklausą tam tikroje Sąjungos dalyje. Be to, kaip iš esmės nurodyta šio sprendimo 1354 punkte, pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečią–penktą pastraipas, siejamas su šios direktyvos 10 konstatuojamąja dalimi, tam tikrai papildomai veiklai, susijusiai su dvišalėmis vežimo operacijomis, taip pat taikoma šioms vežimo operacijoms numatyta komandiravimo taisyklių išimtis, būtent siekiant atsižvelgti į galimą didesnį našumą dėl tokio kelių transporto organizavimo.

1455 Galiausiai, kiek Lenkijos Respublika tvirtina, kad komandiravimo taisyklių taikymas kombinuotojo vežimo operacijoms, kaip numatyta Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalyje, atgrasys nuo tokių operacijų, kurių teigiamas poveikis aplinkai yra pripažintas, pakanka priminti šio sprendimo 1330, 1331 ir 1340 punktuose išdėstytus motyvus, pagal kuriuos, palyginti su prieš įsigaliojant šiai

direktyvai galiojusia tvarka, šioje nuostatoje tik patikslinamos aplinkybės, kada kombinuotojo vežimo operacijas vykdantiems vežėjams gali būti taikoma šių taisyklių išimtis kai kurioms šios operacijos dalims. Taigi neįrodyta, kad ši nuostata atgrasys nuo tokios rūšies operacijų.

1456 Bet kuriuo atveju, atsižvelgiant į Direktyvos 2020/1057, kuria siekiama įvairių joje nustatytų tikslų pusiausvyros, nors ji pati nepriskiriama prie Sąjungos aplinkos apsaugos politikos, pobūdį, negalima konstatuoti SESV 11 straipsnio ir Chartijos 37 straipsnio pažeidimo vien remiantis tuo, kad priimdamas šį aktą Sąjungos teisės aktų leidėjas palankiau netraktavo visų vežimo veiklos rūšių, kurios gali būti laikomos palankiomis aplinkai, ir neskyrė mažiau dėmesio didesnei vairuotojų socialinei apsaugai.

1457 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, kadangi ginčijamos Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatos, susijusios su trečiąją šalį apimančiomis vežimo operacijomis, kombinuotojo vežimo operacijomis ar kabotažo operacijomis, nedaro didelio neigiamo poveikio aplinkai, reikia atmesti Lenkijos Respublikos argumentus, grindžiamus SESV 11 straipsnio, siejamo su Chartijos 37 straipsniu, pažeidimu.

1458 Šiomis aplinkybėmis nereikia nagrinėti nei šios valstybės narės argumentų, grindžiamų kitais Sąjungos teisės aktais, kurių tikslams aplinkos srityje esą buvo pakenkta priėmus Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį, nei įvairių transporto sektoriuje Sąjungos teisės aktų leidėjo patvirtintų priemonių, kuriomis remiasi Parlamentas ir Taryba, siekiant įvertinti, kiek teisės aktų leidėjas atsižvelgė į bendrą tikslą sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį šiame sektoriuje.

1459 Taigi Lenkijos Respublikos ieškinio ketvirtąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

1460 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia atmesti visą Lietuvos Respublikos ieškinį (byla C-541/20), visą Bulgarijos Respublikos ieškinį (byla C-544/20), visą Rumunijos ieškinį (byla C-548/20) ir visą Kipro Respublikos ieškinį (byla C-550/20). Be to, Vengrijos ieškinį (byla C-551/20) ir Lenkijos Respublikos ieškinį (byla C-555/20) reikia atmesti, kiek jais prašoma panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalis arba kai kurias iš šių nuostatų.

4. Dėl Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies

1461 Grįsdama savo ieškinį dėl Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies panaikinimo, kiek šioje nuostatoje numatytas šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę galutinis terminas – 2022 m. vasario 2 d., Lenkijos Respublika (byla C-555/20) remiasi trimis pagrindais, kuriuos galima nagrinėti kartu; pirmasis grindžiamas teisinio saugumo principo pažeidimu, antrasis – proporcingumo principo pažeidimu ir trečiasis – SESV 94 straipsnio pažeidimu.

a) Šalių argumentai

1462 Pirma, kiek tai susiję su nurodytu teisinio saugumo principo pažeidimu, Lenkijos Respublika primena, kad pagal šį principą reikalaujama, kad teisės normos būtų aiškios ir tikslios, o jų poveikį būtų galima numatyti, kad suinteresuotieji asmenys galėtų suprasti Sąjungos teisės reglamentuojamas situacijas ir teisinius santykius. Šis principas taikomas itin griežtai, kai dėl atitinkamų teisės nuostatų gali atsirasti finansinė našta, kaip dėl Direktyvos 2020/1057.

1463 Vis dėlto ginčijamose šios direktyvos 1 straipsnio nuostatose nepatikslintos vežėjų pareigos. Be to, dėl jų kyla aiškinimo problemų, taip pat praktinių sunkumų nustatant vežimo keliais operacijas vykdančių vairuotojų darbo ir įdarbinimo sąlygoms taikytiną teisę. Paaiškinimai turi būti pateikti nacionalinės teisės aktuose, kuriais perkeliama ši direktyva, taip pat aiškinamuosiuose dokumentuose ir Komisijos vadovuose, su sąlyga, kad jie bus priimti.

1464 Šioms nuostatoms įgyvendinti nacionaliniu lygmeniu taip pat reikia imtis ilgai trunkančių teisėkūros darbų. Taigi didelė dalis Direktyvai 2020/1057 perkelti į nacionalinę teisę skirto 18 mėnesių termino būtų skirta nacionalinės teisės aktams parengti ir priimti. Dėl to gerokai sutrumpėtų laikas, per kurį vežėjai gali sužinoti apie jiems tenkančių pareigų dalyką ir apimtį. Be to, nacionalinės teisės nuostatose taip pat įtvirtintos darbo ir įdarbinimo sąlygos, o vežėjai turi susipažinti su keliose valstybėse narėse taikomomis normomis. Galiausiai tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjui nenumatyta pareigos nustatyti konkretų perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį, negali būti prilyginama visiškai jo diskrecijai šiuo klausimu.

1465 Antra, dėl nurodyto proporcingumo principo pažeidimo Lenkijos Respublika tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytas sutrumpintas 18 mėnesių direktyvos perkėlimo terminas neatitinka iš šio principo kylančių reikalavimų.

1466 Sąjungos teisės aktų leidėjas nenurodė objektyvių motyvų, pateisinančių tokio termino nustatymą, nors paprastai tokio pat pobūdžio teisės aktams nustatomas dvejų metų perkėlimo terminas. Turint omenyje kelių transporto sektoriaus specifiką, kad jam būdingas didelis judumas ir dėl to būtina taikyti kelių valstybių narių teisės normas per trumpą laikotarpį, teisės aktų leidėjas taip pat turėjo atsižvelgti į tai, jog vežėjai turi pasirengti taikyti ir iš kitų „Judumo paketą“ sudarančių teisės aktų kylančius reikalavimus.

1467 Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat neatsižvelgė į tai, kad kelių transporto rinkoje dominuoja MVĮ, kurioms prisitaikymas prie naujų teisės aktų kels specifinių sunkumų ir kurios dėl to patirs išlaidų. Be to, COVID-19 pandemija sukėlė papildomų sunkumų. Galiausiai pažymėtina, kada vežėjams, negalintiems prisitaikyti prie naujų teisės normų per nustatytą terminą, taikomos sankcijos, kurios kartais būna griežtos.

1468 Dėl klausimo, kiek Direktyva 2020/1057 pakeitė ankstesnę vežėjų teisinę ir faktinę padėtį, pažymėtina, kad dėl Direktyvos 96/71 taikymo kelių transporto sektoriui buvo ilgai nesutariama. Kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 4 konstatuojamosios dalies, Direktyvos 96/71 nuostatas valstybės narės aiškina, taiko ir įgyvendina nevienodai. 2020 m. gruodžio 1 d. Sprendime *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) pateikti atsakymai tik į kelis klausimus dėl tarptautinio vežimo vykdymo tvarkos.

1469 Trečia, dėl SESV 94 straipsnio pažeidimo Lenkijos Respublika tvirtina, kad nustatant Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalyje numatytą šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminą neatsižvelgta į vežėjų ekonominę padėtį. Šiomis aplinkybėmis ši valstybė narė taip pat nurodo aplinkybę, kad šiame sektoriuje dominuoja MVĮ, kurios dėl pakeitimų patiria didelių išlaidų, ir kad šie pakeitimai padaryti COVID-19 pandemijos sukeltos ekonominės krizės ir transporto veiklos sutrikimų laikotarpiu.

1470 Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad šie argumentai nepagrįsti.

b) Teisingumo Teismo vertinimas

1471 Nagrinėjant šiuos ieškinio pagrindus, primintina, jog Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje numatyta, kad valstybės narės privalo „ne vėliau kaip 2022 m. vasario 2 d.“ patvirtinti ir paskelbti priemones, būtinas, kad būtų laikomasi šios direktyvos, o antroje pastraipoje nurodyta, kad šias priemones valstybės narės turi taikyti nuo tos pačios dienos.

1472 Pirma, dėl teisinio saugumo principo pažeidimo pažymėtina, kad Lenkijos Respublika priekaištauja Sąjungos teisės aktų leidėjui ne dėl to, kad jis nustatė netikslų direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminą, o dėl to, kad nustatytas per trumpas perkėlimo terminas, atsižvelgiant į neaiškumus dėl Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų aiškinimo ir praktines jų taikymo problemas.

1473 Šiuo aspektu primintina, kad pagal SESV 288 straipsnio trečią pastraipą direktyva yra privaloma kiekvienai valstybei narei, kuriai ji skirta, rezultato, kurį reikia pasiekti, atžvilgiu, bet nacionalinės valdžios institucijos gali pasirinkti jos įgyvendinimo formą ir būdus. Taigi, kaip pabrėžia Parlamentas, rezultatas, kurį reikia pasiekti, nurodytas pačiame Sąjungos teisės akte. Vadinasi, nagrinėjamu atveju vežėjai turėjo galimybę žinoti apie būsimas savo pareigas pagal Direktyvą 2020/1057 bent nuo 2020 m. liepos 31 d., kai ši direktyva buvo paskelbta Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

1474 Be to, pagal Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalis transporto įmonėms sukuriama tik nedaug naujų pareigų, nes, kaip matyti iš šio sprendimo 1178–1182 punktų, šioje nuostatoje įtvirtinta komandiravimo taisyklių taikymo vairuotojams remiantis joje nurodytais kriterijais tvarka yra panaši į taikytąją prieš įsigaliojant šiai direktyvai.

1475 Kiek Lenkijos Respublika remiasi aiškinimo problemomis ir praktiniais sunkumais nustatant vairuotojų darbo ir įdarbinimo sąlygoms taikytiną teisę, pažymėtina, kad, viena vertus, priešingai, nei teigia ši valstybė narė, konkrečiu atveju taikytina nacionalinė teisė priklauso ne nuo nacionalinės teisės aktų, kuriais perkeliama direktyva, o nuo pačių Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio nuostatų, kuriose išvardytos aiškiai apibrėžtos vežimo operacijų rūšys ir patikslinta, kurioms vežimo operacijų rūšims turi būti taikomos komandiravimo taisyklės, taigi, ir priimančiosios valstybės narės teisės normos dėl darbo ir įdarbinimo sąlygų.

1476 Kita vertus, kaip matyti iš Direktyvos 2020/1057 4, 8 ir 9 konstatuojamųjų dalių ir kaip nurodyta šio sprendimo 1224 punkte, būtent dėl to, kad prieš įsigaliojant šiai direktyvai galiojusias Sąjungos teisės nuostatas valstybės narės aiškino, taikė ir įgyvendino nevienodai, Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo priimti konkrečiai kelių transporto sektoriui taikomą teisės aktą, kuriame būtų numatyti kriterijai, leidžiantys nustatyti, kokioms situacijoms esant vairuotojams turi būti taikomos Direktyvoje 96/71 numatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės.

1477 Kiek Lenkijos Respublika tvirtina, kad didelė dalis 18 mėnesių termino turėtų būti skirta priimti nacionalinės teisės nuostatoms, būtinoms perkelti Direktyvą 2020/1057, pažymėtina, kad ši valstybė narė remiasi klaidinga prielaida, pagal kurią vežėjų pareigos nustatyti vairuotojų darbo ir įdarbinimo sąlygoms taikytiną teisę kyla iš valstybių narių priimtų teisės aktų, kuriais perkeliama direktyva, tačiau, kaip nurodyta šio sprendimo 1473 punkte, šios pareigos įtvirtintos šios direktyvos 1 straipsnyje. Darytina išvada, kad tai, jog prireikus Lenkijos įstatymų leidėjas turėjo didesnę ar mažesnę dalį minėto termino skirti būtiniems perkėlimo į nacionalinę teisę aktams priimti, neįrodo, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė iš teisinio saugumo principo kylančius įsipareigojimus.

1478 Lenkijos Respublika taip pat tvirtina, kad vežėjams prireiks laiko susipažinti su kelių valstybių narių taikytinomis teisės normomis, nes pagal Sąjungos teisę jie privalo ne tik mokėti minimalų darbo užmokestį, bet ir pagal Direktyvą 2020/1057 taikyti priimančiojoje valstybėje narėje galiojančias darbo ir įdarbinimo sąlygas. Šiuo aspektu pažymėtina, kad, kaip nurodo Taryba, perkėlimo į nacionalinę teisę galutinis terminas buvo numatytas 2022 m. vasario 2 d.; kaip aiškiai matyti iš Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, siejamos su šios direktyvos 43 konstatuojamąja dalimi, tai yra konkreti data, nuo kurios turi būti taikomos nacionalinės teisės nuostatos, siekiant išvengti naujų kliūčių, atsirandančių dėl to, kad iki numatyto perkėlimo termino pabaigos valstybės narės jas taikė skirtingai. Taigi, kad ir kokią dalį 18 mėnesių perkėlimo termino valstybė narė skirtų Direktyvai 2020/1057 perkelti į nacionalinę teisę, ji negalėjo nustatyti naujų pagal šią direktyvą transporto įmonėms tenkančių pareigų iki 2022 m. vasario 2 d.

1479 Be to, kaip pabrėžia pati Lenkijos Respublika, Direktyvos 2018/957 3 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad ši direktyva kelių transporto sektoriui taikoma nuo pagal teisėkūros procedūrą priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22 nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71 ir Direktyva 2014/67 susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, taikymo pradžios dienos. Vadinasi, nors Direktyvoje 96/71, iš dalies pakeistoje Direktyva 2018/957, numatytos sąlygos tapo taikytinos nuo tos dienos, kai Direktyva 2020/1057 turėjo būti perkelta į nacionalinę teisę, transporto įmonės iškart priėmus Direktyvą 2018/957, t. y. 2018 m. birželio 28 d., buvo informuotos apie tai, kad kelių transporto sektoriuje Sąjungos teisės aktų leidėjas ketina priimti *lex specialis* ir kad Direktyva 2020/1057 padaryti Direktyvos 96/71 pakeitimai įsigalios iškart, kai bus taikomas šis *lex specialis*.

1480 Taigi Lenkijos Respublika, remdamasi Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio aiškinimo ir taikymo sunkumais, su kuriais teigia susidūrusi, neįrodė, kad nustatydamas 18 mėnesių šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė teisinio saugumo principą.

1481 Antra, dėl proporcingumo principo pažeidimo pažymėtina, kad Tarpinstitucinio susitarimo 42 punkte Parlamentas, Taryba ir Komisija pabrėžė būtinybę, kiek tai susiję su įprasta teisėkūros procedūra, numatyti kuo trumpesnį direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminą, kuris paprastai neviršytų dvejų metų. Šis požiūris yra dalis bendresnio tikslo užtikrinti, kad Sąjungos teisės aktai valstybėse narėse būtų taikomi sparčiai ir teisingai.

1482 Be to, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi pačią diskreciją nustatyti direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminą ir, priešingai, nei teigia Lenkijos Respublika, jis neprivalo konkrečiai nurodyti tokį terminą pateisinančių motyvų kaskart, kai šis terminas yra trumpesnis nei dveji metai.

1483 Bendras argumentas, kad, atsižvelgus į iš kitų „Judumo paketą“ sudarančių teisės aktų kylančias pareigas, Direktyvos 2020/1057 nuostatų perkėlimo į nacionalinę teisę terminas turėjo būti ilgesnis, juo labiau neįtikina. Vien jau tai, kad numatyti skirtingi šį „Judumo paketą“ sudarančiuose teisės aktuose įtvirtintų pareigų įgyvendinimo terminai, rodo, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė į pareigų pobūdį ir konkrečias kiekvieno iš šių aktų aplinkybes, kad nustatytų tinkamą perkėlimo į nacionalinę teisę ar taikymo terminą.

1484 Be to, savo tokiais pat bendrais argumentais, susijusiais su COVID-19 pandemija, Lenkijos Respublika neįrodo, kaip dėl šios pandemijos atsiradusios išlaidos, paslaugų teikimo ribojimai ar valstybių narių teisės aktų pakeitimai galėjo daryti kokį nors poveikį nustatant

Direktyvos 2020/1057 perkėlimo į nacionalinę teisę terminą. Bet kuriuo atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas neprivalo Direktyva 2020/1057 ištaisyti šios pandemijos padarinių, nes šios direktyvos tikslas, be kita ko, yra gerinti vairuotojų darbo sąlygas, juo labiau kad, kaip matyti iš šio sprendimo 286 punkto, ištaisyti pandemijos padarinius buvo kitų konkrečių Sąjungos teisės aktų tikslas.

1485 Taip pat pasakytina, kad Lenkijos Respublika neįrodė, jog Direktyvos 2020/1057 perkėlimo į nacionalinę teisę terminas yra neproporcingas, ji tik nurodė, kad dažnai pažeidžiamos joje nustatytos pareigos, susijusios su darbuotojų komandiravimu kelių transporto sektoriuje, bet remiantis tuo, kad valstybės narės taiko griežtas sankcijas, kai nepaisoma darbo ir įdarbinimo sąlygų arba su jomis susijusių formalių reikalavimų, niekaip negalima ginčyti pačios šio termino trukmės.

1486 Vadinasi, atsižvelgiant į šio sprendimo 1473–1476, 1478 ir 1479 punktuose išdėstytus motyvus, iš kurių, be kita ko, matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė į kelių transporto sektoriaus ypatumus, įskaitant MVĮ buvimą rinkoje, į kurį daroma nuoroda Direktyvos 2020/1057 20 konstatuojamojoje dalyje, negalima teigti, kad šios direktyvos 9 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatęs 18 mėnesių šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminą teisės aktų leidėjas akivaizdžiai viršijo tai, kas būtina norint perkeliant šią direktyvą pasiekti tikslą užtikrinti, kad Sąjungos teisės aktai valstybėse narėse būtų taikomi sparčiai ir teisingai.

1487 Trečia, dėl SESV 94 straipsnio pažeidimo pakanka priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 1390 punkto, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3–7 dalyse reglamentuojami ne „transporto įkainiai ar gabenimo sąlygos“, kaip tai suprantama pagal šį 94 straipsnį, o nustatyti komandiravimo taisyklių taikymo kelių transporto vairuotojams kriterijai. Taigi 94 straipsnis netaikomas minėtoms šios direktyvos 1 straipsnio dalims, todėl reikia atmesti argumentus, grindžiamus šio straipsnio pažeidimu dėl šių nuostatų perkėlimo į nacionalinę teisę termino trukmės.

1488 Kadangi nebuvo pritarta nė vienam iš ieškinio pagrindų, kuriuos Lenkijos Respublika nurodė grįsdama savo ieškinį dėl Direktyvos 2020/1057 9 straipsnio 1 dalies panaikinimo (byla C-555/20), reikia atmesti šiuos reikalavimus, taigi ir visą ieškinį.

5. Išvada dėl Direktyvos 2020/1057

1489 Atsižvelgiant į visus išdėstytus motyvus, reikia atmesti Lietuvos Respublikos (byla C-541/20) ir Vengrijos (byla C-551/20) ieškinius, kiek jie susiję su Direktyva 2020/1057, taip pat Bulgarijos Respublikos (byla C-544/20), Rumunijos (byla C-548/20), Kipro Respublikos (byla C-550/20) ir Lenkijos Respublikos (byla C-555/20) ieškinius.

D. Bendra išvada dėl ieškinių

1490 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia:

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– atmesti likusias ieškinių dalis.

V. Dėl bylinėjimosi išlaidų

1491 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo.

1492 Šio reglamento 138 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Vis dėlto Teisingumo Teismas gali nuspręsti, kad, be savo bylinėjimosi išlaidų, šalis padengia dalį kitos šalies bylinėjimosi išlaidų, jeigu tai pateisinama atsižvelgiant į nagrinėjamos bylos aplinkybes.

1493 Kadangi Parlamentas ir Taryba prašė priteisti iš Lietuvos Respublikos (byla C-541/20), Bulgarijos Respublikos (bylos C-543/20 ir C-544/20), Rumunijos (bylos C-546/20 ir C-548/20), Kipro Respublikos (byla C-550/20) ir Lenkijos Respublikos (bylos C-553/20 ir C-555/20) bylinėjimosi išlaidas ir šios valstybės narės pralaimėjo bylas, iš jų reikia priteisti bylinėjimosi išlaidas, o iš Lietuvos Respublikos – ir su laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra (byla C-541/20 R) susijusias išlaidas.

1494 Kadangi Kipro Respublika prašė priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas (byla C-549/20), ir šios institucijos pralaimėjo bylą, iš jų reikia priteisti su šia byla susijusias bylinėjimosi išlaidas.

1495 Kadangi Lietuvos Respublikos, Bulgarijos Respublikos, Rumunijos, Vengrijos, Maltos Respublikos ir Lenkijos Respublikos dalis reikalavimų buvo atmesta (bylos C-542/20, C-545/20, C-547/20, C-551/20, C-552/20 ir C-554/20), kiekviena iš šių valstybių narių padengia savo bylinėjimosi šiose bylose išlaidas, o Bulgarijos Respublika – ir su laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra (byla C-545/20 R) susijusias išlaidas.

1496 Pagal Procedūros reglamento 140 straipsnio 1 dalį Belgijos Karalystė, Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo, kaip įstojusių į bylą šalių, bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

1. **Byloje *Lietuva / Parlamentas ir Taryba* (C-541/20):**

   – **atmesti ieškinį,**

   – **priteisti iš Lietuvos Respublikos bylinėjimosi išlaidas, įskaitant su laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra (byla C-541/20 R) susijusias išlaidas,**

   – **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

2. **Byloje *Lietuva / Parlamentas ir Taryba* (C-542/20):**

– **panaikinti 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje, 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB, 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,**

– **atmesti likusią ieškinio dalį,**

– **kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

3. **Byloje *Bulgarija / Parlamentas ir Taryba* (C-543/20):**

– **atmesti ieškinį,**

– **priteisti iš Bulgarijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

4. **Byloje *Bulgarija / Parlamentas ir Taryba* (C-544/20):**

– **atmesti ieškinį,**

– **priteisti iš Bulgarijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

5. **Byloje *Bulgarija / Parlamentas ir Taryba* (C-545/20):**

– **panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,**

– **atmesti likusią ieškinio dalį,**

– **kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas, įskaitant su laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra (C-545/20 R) susijusias išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

6. **Byloje *Rumunija / Parlamentas ir Taryba* (C-546/20):**

– **atmesti ieškinį,**

– **priteisti iš Rumunijos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

7. **Byloje *Rumunija / Parlamentas ir Taryba* (C-547/20):**

– **panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,**

– **atmesti likusią ieškinio dalį,**

– **kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

8. **Byloje *Rumunija / Parlamentas ir Taryba* (C-548/20):**

– **atmesti ieškinį,**

– **priteisti iš Rumunijos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

9. **Byloje *Kipras / Parlamentas ir Taryba* (C-549/20):**

– **panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,**

– **priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika,**

Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

10. Byloje *Kipras / Parlamentas ir Taryba* (C-550/20):

– atmesti ieškinį,

– priteisti iš Kipro Respublikos bylinėjimosi išlaidas,

– Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

11. Byloje *Vengrija / Parlamentas ir Taryba* (C-551/20):

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– atmesti likusią ieškinio dalį,

– kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas,

– Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

12. Byloje *Malta / Parlamentas ir Taryba* (C-552/20):

– panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,

– atmesti likusią ieškinio dalį,

– kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas,

– Belgijos Karalystė, Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

13. Byloje *Lenkija / Parlamentas ir Taryba* (C-553/20):

– atmesti ieškinį,

– priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas,

– Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų

Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

14. Byloje *Lenkija / Parlamentas ir Taryba* (C-554/20):

– **panaikinti Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktą, kiek juo į Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnį įterptas 1 dalies b punktas,**

– **atmesti likusią ieškinio dalį,**

– **kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

15. Byloje *Lenkija / Parlamentas ir Taryba* (C-555/20):

– **atmesti ieškinį,**

– **priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas,**

– **Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika, Latvijos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Rumunija ir Švedijos Karalystė padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Lenaerts	Bay Larsen	Regan
von Danwitz	Biltgen	Csehi
Rodin	Kumin	Ziemele
Passer	Gratsias	Arastey Sahún
	Gavalec	

Paskelbta 2024 m. spalio 4 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Kancleris	Pirmininkas
A. Calot Escobar	K. Lenaerts