

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesfinanzhof (Niemcy)  
w dniu 21 października 2020 r. – L Fund / Finanzamt D**

**(Sprawa C-537/20)**

(2021/C 19/27)

Język postępowania: niemiecki

**Sąd odsyłający**

Bundesfinanzhof

**Strony w postępowaniu głównym**

Strona wnosząca skargę rewizyjną: L Fund

Druga strona postępowania rewizyjnego: Finanzamt D

przy udziale: Bundesministerium der Finanzen

**Pytanie prejudycjalne**

Czy art. 56 WE (obecnie art. 63 TFUE) sprzeciwia się takiej regulacji państwa członkowskiego, zgodnie z którą krajowe specjalne fundusze nieruchomości mające wyłącznie zagranicznych inwestorów są zwolnione z podatku dochodowego od osób prawnych, gdy tymczasem zagraniczne specjalne fundusze nieruchomości mające wyłącznie zagranicznych inwestorów podlegają ograniczonemu obowiązkowi podatkowemu w podatku dochodowym od osób prawnych w odniesieniu do dochodów z wynajmu uzyskanych przez nie w kraju?

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

**(Sprawa C-541/20)**

(2021/C 19/28)

Język postępowania: litewski

**Strony**

Strona skarżąca: Republika Litewska (przedstawiciele: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliuškaitė, G. Taluntytė i adwokat R. Petravičius)

Strona pozwana: Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

**Żądania strony skarżącej**

1. Stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 3 i 7 dyrektywy 2020/1057 <sup>(1)</sup>, który nakłada obowiązek stosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników do przewozów międzynarodowych i przewozów kabotażowych do celów dyrektywy 96/71/WE. W przypadku gdyby było niemożliwe stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 3 i 7 dyrektywy 2020/1057 bez zmiany istoty tej dyrektywy, Republika Litewska wnosi o stwierdzenie nieważności dyrektywy 2020/1057 w całości.
2. Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 6 lit. d) rozporządzenia 2020/1054 <sup>(2)</sup> w zakresie, w jakim w przepisie tym nałożono na przedsiębiorstwa transportowe obowiązek zapewnienia kierowcom powrotu do miejsca ich zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa co cztery tygodnie. W przypadku braku możliwości stwierdzenia nieważności tej części przepisu, Republika Litewska wnosi o stwierdzenie nieważności tego przepisu w całości.
3. Stwierdzenie nieważności art. 3 rozporządzenia 2020/1054 w zakresie, w jakim stanowi, że zmiany wprowadzone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wchodzą w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu tego aktu (w dniu 20 sierpnia 2020 r.). W przypadku braku możliwości stwierdzenia nieważności art. 3 rozporządzenia 2020/1054 bez uszczerbku dla innych przepisów tego rozporządzenia, Republika Litewska wnosi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia 2020/1054 w całości.

4. Obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

### Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi Republika Litewska podnosi następujące zarzuty:

1. **Artykuł 1 ust. 3 i 7 dyrektywy 2020/1057** w zakresie, w jakim przepisy te nakładają obowiązek stosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników do przewozów międzynarodowych innych niż przewozy dwustronne i przewozów kabotażowych, **narusza**:
  - 1.1. **Zasadę równości traktowania**, ponieważ selektywny podział przewozów nie jest uzasadniony i skutkuje podwójnymi standardami wynagrodzenia w odniesieniu do pracowników zatrudnionych przez to samo przedsiębiorstwo, chociaż wykonują oni pracę o tym samym charakterze. W konsekwencji przepisy dotyczące delegowania zostały wprowadzone w braku obiektywnych kryteriów, z naruszeniem zasady „równego wynagradzania za jednakową pracę” i z naruszeniem zasady równości traktowania zapisanej w art. 20 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.
  - 1.2. **Zasadę proporcjonalności**, ponieważ instytucje Unii (i) ustanowiły odmienne systemy wynagrodzeń w odniesieniu do kierowców wykonujących tę samą pracę; (ii) nie uwzględniły specyfiki przewozów międzynarodowych; (iii) nie uwzględniły wyjątkowo dużej mobilności pracowników w sektorze przewozu międzynarodowego; (iv) poprzez ustanowione przez nie kryteria nałożyły duże, nieuzasadnione obciążenie administracyjne na małe i średnie przedsiębiorstwa, a tym samym popełniły oczywisty błąd w ocenie i przyjęły środek nieproporcjonalny do realizowanego celu.
  - 1.3. **Zasady prawidłowej procedury prawodawczej**, ponieważ instytucje Unii powinny dokonać oceny skutków zaskarżonych przepisów lub uzasadnić brak podstaw do dokonania takiej oceny.
2. **Artykuł 1 pkt 6 lit. d) rozporządzenia 2020/1054**, który wprowadza obowiązek zapewnienia kierowcom przez przedsiębiorstwa transportowe powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa co cztery tygodnie, **narusza**:
  - 2.1. **Artykuł 45 TFUE**, ponieważ obowiązkowy powrót kierowców do ich miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa bez możliwości dokonania przez nich samego wyboru, gdzie zamierzają spędzić czas odpoczynku, narusza ich swobodę przemieszczania się jako pracowników.
  - 2.2. **Artykuł 26 TFUE i ogólną zasadę niedyskryminacji**, ponieważ zaskarżony przepis ogranicza swobodny przepływ pracowników i wprowadza dyskryminację pracowników przedsiębiorstw transportowych z peryferyjnych państw członkowskich, ze względu na nałożenie na nich obowiązku powrotu do ich miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa w celu odpoczynku, gdyż pracownicy ci będą musieli przebywać duże odległości i tracić więcej czasu, niż kierowcy przedsiębiorstw transportowych z państw członkowskich położonych w centrum Unii i w jego okolicach; w celu wdrożenia przepisu dotyczącego powrotu pracowników przedsiębiorstwa transportowe z peryferyjnych państw członkowskich znajdą się w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z sytuacją, w jakiej znajdują się inne przedsiębiorstwa działające na rynku wewnętrznym.
  - 2.3. **Artykuł 3 ust. 3 TUE, art. 11 i 119 TFUE i politykę Unii w dziedzinie środowiska i zmian klimatu**, ponieważ obowiązek zapewnienia kierowcom powrotu co cztery tygodnie sztucznie zwiększy ruch na drogach Unii, liczbę **kierowców powracających z pustymi przyczepami, liczbę innych zorganizowanych przewozów, zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub> do środowiska**.
  - 2.4. **Zasadę proporcjonalności**, ponieważ **obowiązkowy regularny powrót wprowadzony tym przepisem stanowi środek oczywiście nieproporcjonalny i niewłaściwy** do realizacji planowanego celu, mianowicie poprawy warunków odpoczynku pracowników.
3. **Artykuł 3 rozporządzenia 2020/1054**, który ustanawia datę wejścia w życie tego rozporządzenia (w dniu 20 sierpnia 2020 r.) bez wprowadzenia okresu przejściowego, w szczególności ze względu na wynikający z niego obowiązek bezzwłocznego zastosowania (i) wprowadzonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2008 zmian dotyczących zakazu spędzania okresu odpoczynku w kabinie pojazdu i (ii) zmiany wprowadzone w art. 8 ust. 8a rozporządzenia nr 561/2006, dotyczące obowiązku zapewnienia kierowcom powrotu do ich miejsca zamieszkania co cztery tygodnie, **narusza**:

- 3.1. **Zasadę proporcjonalności**, ze względu na to, że poprzez ustalenie terminu wejścia w życie rozporządzenia 2020/1054 na dwadzieścia dni, instytucje Unii (i) nie uwzględniły, iż z obiektywnych powodów i w braku okresu przejściowego państwa członkowskie i przewoźnicy nie mogą dostosować się do zmienionych obowiązków oraz (ii) nie przedstawiły żadnych argumentów uzasadniających taki pilny charakter dla wejścia w życie tych nowych obowiązków.
- 3.2. **Obowiązek uzasadnienia ustanowiony w art. 296 TFUE**, ponieważ w trakcie analizy wniosku instytucjom Unii było wiadomo, dzięki ocenie skutków i z innych źródeł, że (i) zakaz spędzania nocy w kabinie w danych okresach nie będzie miał w praktyce zastosowania w odniesieniu do większości państw członkowskich (z powodu niedostatecznej oferty innych miejsc zakwaterowania) oraz dla przedsiębiorstw transportowych, (ii) obowiązek zapewnienia kierowcom powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa spowodowałoby trudności w zastosowaniu, gdyż zasady wdrożenia tego obowiązku nie są jasne, skutkiem czego instytucje Unii powinny przedstawić argumenty na poparcie braku okresu przejściowego lub przełożenia wejścia uregulowania w życie.
- 3.3. **Zasadę lojalnej współpracy**, ponieważ nie tylko instytucje Unii nie uzasadniły w żaden sposób potrzeby zapewnienia bezwzględnego wejścia w życie zakazu spędzania nocy w kabinie pojazdu w danych okresach i obowiązku zapewnienia kierowcom powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy, ale ponadto nie uwzględniły danych przedstawionych przez państwa członkowskie i zainteresowane osoby w odniesieniu do obiektywnych przeszkód i potrzeby ustanowienia okresu przejściowego, który pozwoliłby na dostosowanie się do zmienionych przepisów.

(<sup>1</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. 2020, L 249, s. 49).

(<sup>2</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. 2020, L 249, s. 1).

## Skarga wniesiona w dniu 23 października 2020 r. – Republika Litewska/Parlament Unii Europejskiej i Rada Unii Europejskiej

(Sprawa C-542/20)

(2021/C 19/29)

Język postępowania: litewski

### Strony

Strona skarżąca: Republika Litewska (przedstawiciele: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė i R. Petravičius, advokatas)

Strona pozwana: Parlament Unii Europejskiej, Rada Unii Europejskiej

### Żądania strony skarżącej

Skarżąca wnosi do Trybunału o:

1. Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 3 rozporządzenia 2020/1055 (<sup>1</sup>) w zakresie, w jakim wprowadza on do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (<sup>2</sup>) art. 5 ust. 1 lit. b), który stanowi, że „przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim siedziby [...] organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia”.
2. Stwierdzenie nieważności art. 2 pkt 4 lit. a) rozporządzenia 2020/1055, który zmienia art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (<sup>3</sup>) poprzez wprowadzenie w tym artykule ust. 2a, który stanowi, że „Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim”.