



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

K2/3997

București, 7 decembrie 2021

Stimate domnule secretar general,

În răspuns la scrisoarea Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) nr. 1380/03.11.2021, înregistrată de instituția noastră la data de 10.11.2021, vă comunicăm următoarele:

1. *În ceea ce privește solicitările dumneavoastră referitoare la întocmirea unor moratorii pentru amânarea aplicării obligației întoarcerii acasă a vehiculului și pentru amânarea aplicării regulilor detașării șoferilor profesioniști, precizăm că Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate de instituție competentă în materie, este cel mai bine plasat pentru a furniza informații cu privire la demersurile relevante.*

Ministerul Afacerilor Externe (MAE) se află în permanentă colaborare cu MTI și va continua să sprijine demersurile inițiate, pentru a asigura susținerea optimă a intereselor naționale la nivelul Uniunii Europene.

2. *În ceea ce privește posibilitatea inițierii unor demersuri suplimentare la Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE, Curtea) în vederea suspendării măsurii privind întoarcerea vehiculului la unul dintre centrele operaționale din statul membru UE de stabilire al operatorului de transport rutier, în termen de 8 săptămâni de la plecarea din acesta, menționăm următoarele:*

2.1. MAE, prin Agentul guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE), asigură reprezentarea juridică a statului român în fața instanței UE, între altele, în procedurile prevăzute de articolul 263 TFUE (acțiuni în anulare), potrivit prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 11/2017 privind organizarea și funcționarea Agentului guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene, precum și pentru Curtea de Justiție a Asociației Europene a Liberului Schimb, cu modificările și completările ulterioare.*

Domnului Radu Dinescu

Secretar general

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

În activitatea de reprezentare juridică a statului român, instituția noastră acționează pe bază de mandat și în strânsă cooperare cu instituțiile publice competente în domeniul vizat. În acest caz, instituția competentă este, în principal, MTI.

Cu mențiunea că, în prezent, sunt în curs demersuri interne relevante, vă asigurăm că, în situația în care instituția de resort ne va comunica un punct de vedere care să fundamenteze decizia de a solicita CJUE suspendarea măsurii întoarcerii periodice a vehiculului, iar Guvernul României va aproba acest demers, instituția noastră va realiza, cu celeritate, toate actele procedurale necesare.

2.2. În regulă generală, acțiunile în anularea actelor UE nu au efect suspensiv. Suspendarea este excepția de la regulă, fiind de strictă aplicare.

O cerere de suspendare a unui act UE este admisibilă în cazul în care solicitantul a atacat respectivul act UE cu acțiune în anulare la CJUE. După cum cunoașteți, printre cele 3 acțiuni în anularea parțială a dispozițiilor Pachetului Mobilitate I promovate de statul român la CJUE se numără și cauza C-547/20 – acțiune pendinte în care statul român a solicitat inclusiv anularea măsurii privind întoarcerea vehiculului.

Din jurisprudența CJUE¹ rezultă condițiile cumulative care trebuie îndeplinite pentru ca o solicitare de suspendare să aibă șanse de reușită. Astfel, ea trebuie să fie justificată, la prima vedere, în fapt și în drept (*fumus boni juris*), precum și să îndeplinească cerința urgenței.

Tot din jurisprudență rezultă că instanța UE evaluează comparativ interesele care ar fi afectate în cazul acceptării suspendării și în cel al respingerii unui astfel de demers².

Având stabilite aceste repere generale, dorim să ne aplecăm asupra cerinței urgenței și să redăm unele aspecte ce reies din jurisprudența CJUE:

i) Urgența trebuie apreciată în raport cu necesitatea de a se pronunța cu titlu provizoriu pentru a evita producerea unui prejudiciu grav și ireparabil al intereselor părții care solicită suspendarea. Revine acestei părți sarcina de a furniza dovada că nu poate aștepta soluționarea procedurii pe fond fără a suferi un prejudiciu de această natură. Este suficient ca prejudiciul grav și ireparabil să fie previzibil cu un grad de probabilitate suficient³.

ii) Un prejudiciu de ordin pecuniar nu poate, cu excepția unor împrejurări excepționale, să fie considerat drept ireparabil, o compensație pecuniară fiind de regulă suficientă ca să repună persoana lezată în situația anterioară producerii prejudiciului⁴.

¹ De exemplu, Ordonanța în cauza SCK și FNK/Comisia, C-268/96 P(R), punctul 30.

² De exemplu, Ordonanța în cauza Comisia/RW, C-442/17 P(R), punctul 60 și jurisprudența citată.

³ Ordonanța în cauza Comisia/Polonia, C-619/18 R, punctul 60 și jurisprudența citată.

⁴ Ordonanța în cauza AGC Glass Europe ș.a./Comisia, C-517/15 P-R, punctul 53 și jurisprudența citată.

În principiu, prejudiciul financiar este considerat grav și ireparabil dacă nu este posibil să fie recuperat în cazul în care reclamantul reușește în acțiunea principală⁵.

iii) Se poate considera că există un risc de prejudiciu grav și ireparabil în cazul unei măsuri care afectează rentabilitatea operatorilor de transport dintr-un alt stat membru riscând să îi determine pe mulți dintre aceștia să își înceteze activitatea și care, în plus, este susceptibilă să antreneze modificări iremediabile în structura pieței, în condițiile în care nu este posibilă o restabilire exactă a situației la o dată ulterioară dacă măsura ar fi găsită neconformă dreptului UE⁶.

În acest context, având în vedere că, în cazul unei solicitări de suspendare, statul român ar trebui să probeze corespunzător îndeplinirea cerinței urgenței, vă încurajăm să comunicați MTI orice date sau informații care ar fundamenta respectiva îndeplinire, prin raportare la jurisprudența relevantă a CJUE.

2.3. Profităm de ocazie pentru a vă informa că, până la acest moment, un singur stat dintre cele care au declanșat acțiuni în anularea unor dispoziții ale Pachetului Mobilitate I – Lituania – a formulat o cerere de suspendare.

Precizând că respectiva cerere nu a vizat măsura întoarcerii vehiculului, vă informăm că ea a fost respinsă de CJUE⁷. Instanța UE a examinat doar cerința urgenței și, considerând-o neîndeplinită, a respins cererea de suspendare fără a mai analiza alte aspecte.

CJUE a subliniat⁸ că:

- Invocarea unei încălcări a dispozițiilor TFUE nu echivalează cu demonstrarea unui prejudiciu grav și ireparabil;
- Simpla pretinsă încălcare a unei libertăți fundamentale precum libera circulație a lucrătorilor nu este suficientă pentru a concluziona că prejudiciul care ar putea să decurgă din respectiva încălcare este ireparabil;
- Nu este suficientă afirmarea în termeni generali și abstracti că statele membre vor suferi consecințe prejudiciabile, fără a aduce în susținerea acestei afirmații elemente de probă concrete, precise și apte să demonstreze că producerea și iminența unui prejudiciu grav și ireparabil sunt previzibile cu un grad suficient de probabilitate. Referirile la documente pregătitoare din cadrul procesului legislativ nu sunt suficiente în acest sens.

⁵ Ordonanța în cauza AGC Glass Europe ș.a./Comisia, C-517/15 P-R, punctul 54 și jurisprudența citată.

⁶ Ordonanța în cauza C-195/90 R, Comisia/Germania, punctele 39-40.

⁷ Ordonanța în cauza C-541/20 R, Lituania/Parlamentul și Consiliul – document care poate fi consultat în limba franceză accesând:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=240082&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=226438>

⁸ Ordonanța în cauza C-541/20 R, Lituania/Parlamentul și Consiliul, punctele 24, 25 și, respectiv, 32.

Referitor la măsura întoarcerii vehiculului, până în prezent, un singur stat membru dintre cele care au declanșat acțiuni în anularea unor dispoziții ale Pachetului Mobilitate I – Bulgaria – și-a anunțat intenția de a formula o cerere de suspendare a aplicării sale.

În acest context, precizăm că o solicitare de suspendare are un caracter accesoriu acțiunii principale, depinzând fundamental de motivele în anulare și de argumentele invocate de cel care a introdus acțiunea în anulare.

Desigur, din punct de vedere procedural, există posibilitatea intervenției unui stat membru UE într-o cauză având ca obiect o cerere de suspendare introdusă de un alt stat membru UE. Cu toate acestea, o abordare care nu ar ignora particularitățile mai sus redate ale acestei proceduri ar favoriza, mai degrabă, depunerea unei cereri distincte de suspendare, atunci când statul potențial intervenient a inițiat el însuși o acțiune în anulare și ar considera că sunt îndeplinite condițiile pentru suspendare.

Cu mențiunea că vom continua să informăm cu privire la demersurile privind Pachetul Mobilitate I derulate la CJUE, cu respectarea competențelor instituției noastre, vă rugăm să primiți expresia deosebitei noastre considerații.


Bogdan Aurescu
