

Drugi zarzut skargi: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli zasadę równości traktowania i zakaz dyskryminacji określone w art. 18 TFUE i w art. 20 i 21 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, zasadę równości państw członkowskich wobec traktatów wynikającą z art. 4 ust. 2 TFUE oraz – w zakresie, w jakim Trybunał uzna to za konieczne – art. 95 ust. 1 TFUE.

Trzeci zarzut skargi: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli art. 91 ust. 1 TFUE.

Czwarty zarzut skargi: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli art. 91 ust. 2 i art. 90 TFUE w związku z art. 3 ust. 3 TUE oraz art. 94 TFUE.

Piąty zarzut skargi: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli art. 34 i 35 TFUE – które to naruszenie nie jest uzasadnione na podstawie art. 36 TFUE – i art. 58 ust. 1 w związku z art. 91 TFUE lub ewentualnie art. 56 TFUE.

(¹) Dz.U. 2020, L 249, s. 49.

Skarga wniesiona w dniu 26 października 2020 r. – Węgry/Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

(Sprawa C-551/20)

(2021/C 19/38)

Język postępowania: węgierski

Strony

Strona skarżąca: Węgry (przedstawiciele: M.Z. Fehér i K. Szíjjártó, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

Skarżąca wnosi do Sądu o:

- Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 6 lit. c) i art. 2 pkt 2 rozporządzenia (UE) 2020/1054 (¹) i tytułem uzupełniającym wszystkich przepisów, które tworzą nierozłączną całość z wyżej wymienionymi przepisami.
- Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055 (²) w zakresie, w jakim zmienia art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 poprzez wprowadzenie w art. 5 ust. 1 nowej litery b) i tytułem uzupełniającym wszystkich przepisów, które tworzą nierozłączną całość z wyżej wymienionymi przepisami.
- Stwierdzenie nieważności art. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 (³) lub ewentualnie art. 1 ust. 6 tej dyrektywy i tytułem uzupełniającym wszystkich przepisów, które tworzą nierozłączną całość z wyżej wymienionymi przepisami.
- Obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

1. Zarzuty dotyczące zaskarżonych przepisów rozporządzenia 2020/1054

Przepis art. 1 pkt 6 lit. c) rozporządzenia 2020/1054, zgodnie z którym regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe, nie ma zastosowania w praktyce, ponieważ nie istnieje tyle odpowiednich miejsc odpoczynku, ile byłoby potrzebne. Wymóg ten nakłada nieproporcjonalne obciążenia na podmioty prawa – kierowców i przedsiębiorstwa – i stanowi oczywisty błąd w ocenie ze strony prawodawców. Podobnie oczywisty błąd w ocenie stanowi także fakt, że w ramach procedury prawodawczej nie zbadano wcale dostępności, liczby lub lokalizacji miejsc zakwaterowania, które odpowiadają wymogom wymienionym w zaskarżonym przepisie, mimo że pojawiły się pod tym względem poważne wątpliwości.

Rząd węgierski uważa za niezgodny z prawem art. 2 pkt 2 rozporządzenia 2020/1054, który ustanawia dzień, w którym pojazdy muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf drugiej generacji (V2). Po pierwsze, poprzez przyjęcie tego przepisu prawodawcy popełnili oczywisty błąd w ocenie i naruszyli zasadę proporcjonalności ze względu na niezbadanie skutków gospodarczych i społecznych wynikających z faktu przyspieszenia terminu. Po drugie, prawodawcy zawiedli uzasadnione oczekiwania podmiotów gospodarczych i naruszyli zasady uzasadnionych oczekiwań i pewności prawa. Po trzecie, wspomniany przepis nie jest zgodny ze sformułowanym w art. 151 akapit drugi TFUE wymogiem dotyczącym utrzymania konkurencyjności gospodarki Unii, ponieważ obecnie pojazdy przedsiębiorstw mających siedzibę w państwach niebędących członkami Unii nie podlegają podobnemu wymogowi, tak że te przedsiębiorstwa mają przewagę konkurencyjną nad przedsiębiorstwami w Unii.

2. Zarzuty dotyczące zaskarżonych przepisów rozporządzenia 2020/1055

Zdaniem rządu węgierskiego obowiązek powrotu pojazdu co osiem tygodni narusza wymogi proporcjonalności i stanowi oczywisty błąd w ocenie, ponieważ Parlament Europejski i Rada nie przeprowadziły żadnej oceny wpływu gospodarczego, społecznego i środowiskowego nowych wymogów, a zatem nie miały żadnych istotnych informacji w celu ustalenia, czy nowy wymóg był proporcjonalny. Prawodawcy także naruszyli tym samym zasadę ostrożności, ponieważ nie ocenili oddziaływania tego środka na środowisko. Na podstawie tego środka pojazdy będą musiały w wielu przypadkach wracać bez ładunku, co doprowadzi do znaczących emisji dwutlenku węgla w Unii.

W dalszej kolejności wskazany wymóg narusza zakaz dyskryminacji, ponieważ oddziałuje na przewoźników mających siedzibę w centrum Unii Europejskiej w odmienny sposób niż na mających siedzibę na jej peryferiach, w szczególności w państwach członkowskich nazywanych państwami członkowskimi „UE-13”. Na podstawie art. 91 ust. 2 TFUE i art. 94 TFUE, prawodawcy powinni byli uwzględnić szczególną sytuację tych krajów i powstrzymać się od przyjęcia przepisów mających dyskryminujące skutki.

3. Zarzuty dotyczące zaskarżonych przepisów dyrektywy 2020/1057

Tytułem żądania głównego rząd węgierski wnosi o stwierdzenie nieważności art. 1 dyrektywy 2020/1057, który obejmuje „przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców”. Zdaniem tego rządu owe „przepisy szczególne” są niezgodne z prawem, ponieważ kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe nie mogą być uważani za osoby podejmujące środek wybiegający poza granice państwowe w rozumieniu art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE, wskutek czego nie mogą być objęci zakresem stosowania przepisów przytoczonej dyrektywy.

Tytułem ewentualnym rząd węgierski wnosi o stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 6 dyrektywy 2020/1057, ponieważ prawodawcy naruszyli wymóg równości traktowania ze względu na to, że nie objęli przewozów zwanych „towarzyszącym transportem kombinowanym” odstępstwem dotyczącym dwustronnego przewozu przewidzianym w art. 1 ust. 3 dyrektywy. Ponadto rząd węgierski podnosi również w odniesieniu do tego przepisu brak oceny wpływu i w tej sytuacji naruszenie zasady proporcjonalności i popełniony przez prawodawców oczywisty błąd w ocenie.

(¹) 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).

(²) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. 2020, L 249, s. 17).

(³) 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).