

**Druhý žalobní důvod:** žalobkyně tvrdí, že žalovaní porušili zásadu rovného zacházení a zákazů diskriminace vymezenou v článku 18 SFEU a v člincích 20 a 21 Listiny o základních právech Evropské unie a rovnosti členských států před Smlouvami, jak je vymezena v čl. 4 odst. 2 SFEU a v rozsahu, v němž to považuje Soudní dvůr za nezbytné, a dále porušili čl. 95 odst. 1.

**Třetí žalobní důvod:** žalobkyně tvrdí, že žalovaní porušili čl. 91 odst. 1 SFEU.

**Čtvrtý žalobní důvod:** žalobkyně tvrdí, že žalovaní porušili čl. 91 odst. 2 a článek 90 SFEU ve spojení s čl. 3 odst. 3 SEU a článkem 94 SFEU.

**Pátý žalobní důvod:** žalobkyně tvrdí, že žalovaní porušili články 34 a 35 SFEU – porušení, které není odůvodněno v souladu s článkem 36 SFEU – a čl. 58 odst. 1 SFEU ve spojení s článkem 91 SFEU nebo podpůrně s článkem 56 SFEU.

(<sup>1</sup>) Úř. věst. 2020, L 249 s. 49.

## Žaloba podaná dne 26. října 2020 – Maďarská republika v. Evropský parlament a Rada Evropské unie

(Věc C-551/20)

(2021/C 19/38)

Jednací jazyk: maďarština

### Účastníci řízení

**Žalobkyně:** Maďarská republika (zástupci: M. Z. Fehér a K. Szíjjártó, zmocněnci)

**Žalovaní:** Evropský parlament a Rada Evropské unie

### Návrhová žádání žalobkyně

Žalobkyně navrhuje, aby Soudní dvůr:

- zrušil čl. 1 odst. 6 písm. c) a čl. 2 odst. 2 nařízení (EU) 2020/1054 (<sup>1</sup>) a dále všechna ustanovení, která jsou s uvedenými ustanoveními neoddělitelně spojena;
- zrušil čl. 1 odst. 3 nařízení (EU) 2020/1055 (<sup>2</sup>) v rozsahu, v němž mění článek 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 tak, že do jeho odstavce 1 vkládá nové písmeno b), a dále všechna ustanovení, která jsou s uvedenými ustanoveními neoddělitelně spojena;
- zrušil článek 1 směrnice (EU) 2020/1057 (<sup>3</sup>) nebo podpůrně odstavec 6 tohoto článku 1 a dále všechna ustanovení, která jsou s uvedenými ustanoveními neoddělitelně spojena;
- uložil Evropskému parlamentu a Radě náhradu nákladů řízení.

### Žalobní důvody a hlavní argumenty

#### 1. Důvody související s napadenými ustanoveními nařízení 2020/1054

Ustanovení čl. 1 odst. 6 písm. c) nařízení 2020/1054, podle kterého běžné týdenní doby odpočinku a jakoukoli týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpané náhradou za předchozí zkrácené týdenní doby odpočinku nelze čerpat ve vozidle, nelze uplatnit v praxi, jelikož dostupná vhodná odpočívadla nejsou dostačující. Tento požadavek klade na právní subjekty — řidiče a dopravce — nepřiměřenou zátěž a představuje zjevně nesprávné posouzení ze strany normotvůrců. Stejně tak představuje zjevně nesprávné posouzení skutkového stavu to, že v rámci legislativního procesu vůbec nebyla posouzena dostupnost, počet a umístění ubytování odpovídajícího požadavkům, které jsou uvedeny v napadeném usnesení, třebaže v tomto ohledu byly vzneseny závažné výhrady.

Maďarská vláda považuje za protiprávní **čl. 2 odst. 2** nařízení 2020/1054, který stanoví datum, do kterého musí být vozidla vybavena inteligentním tachografem druhé generace (V2). Zprvée, normotvůrci se při přijetí tohoto ustanovení dopustili nesprávného posouzení a porušili zásadu proporcionality, když neposoudili hospodářské a společenské důsledky vyvolané tím, že zkrátí lhůtu. Zadruhé, normotvůrci zklamali oprávněná očekávání hospodářských subjektů a porušili zásady ochrany legitimního očekávání a právní jistoty. Zatřetí, uvedené ustanovení není v souladu s požadavkem udržovat konkurenceschopnost hospodářství Unie, zakotveným v čl. 151 druhém pododstavci SFEU, jelikož na vozidla podniků usazených ve státech, které nejsou členy Unie, se v současnosti podobný požadavek nevztahuje, takže tyto podniky mají jednoznačnou soutěžní výhodu oproti podnikům v Unii.

## 2. *Důvody související s napadenými ustanoveními nařízení 2020/1055*

Podle maďarské vlády povinnost, aby se vozidlo každých osm týdnů vrátilo, nespĺňuje požadavky přiměřenosti a představuje zjevně nesprávné posouzení, jelikož Evropský parlament a Rada nijak neposoudily, jaký hospodářský a společenský dopad a dopad na životní prostředí budou mít nové požadavky, takže neměly žádné věcné informace o tom, zda nový požadavek je či není přiměřený. Normotvůrci tím porušili rovněž zásadu předběžné opatrnosti, jelikož neposoudili důsledky opatření pro životní prostředí. Na základě tohoto opatření se budou muset vozidla často vracet bez nákladu, což povede k vysoké úrovni emisí oxidu uhličitého v Unii.

Uvedený požadavek je kromě toho v rozporu se zákazem diskriminace, jelikož postihuje jiným způsobem dopravce usazené v centru Evropské unie a dopravce usazené na její periferii, zejména ve státech označovaných jako „členské státy EU-13“. Podle čl. 91 odst. 2 SFEU a článku 94 SFEU měli normotvůrci přihlídnout ke specifickým okolnostem těchto zemí a zdržet se přijetí právní úpravy, která je ve svých důsledcích diskriminační.

## 3. *Důvody související s napadenými ustanoveními směrnice 2020/1057*

Maďarská vláda navrhuje v první řadě zrušení článku 1 směrnice 2020/1057, který obsahuje „zvláštní pravidla pro vysílání řidičů“. Má za to, že tato „zvláštní pravidla“ jsou protiprávní, jelikož řidiče, kteří provádějí mezinárodní přepravu, nelze považovat za osoby, které činí nadnárodní opatření ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 96/71/ES, a ustanovení uvedené směrnice se tedy na ně nemohou vztahovat.

Podpůrně maďarská vláda navrhuje zrušení čl. 1 odst. 6 směrnice 2020/1057, vzhledem k tomu, že normotvůrci nedodrželi požadavek rovného zacházení, neboť výjimka týkající se dvoustranné přepravy uvedená v čl. 1 odst. 3 směrnice nezahrnuje takzvanou doprovázenou kombinovanou přepravu. Maďarská vláda v souvislosti s tímto ustanovením poukazuje rovněž na to, že neexistuje žádná studie dopadu a namítá v této souvislosti porušení zásady proporcionality a to, že normotvůrci se dopustili zjevně nesprávného posouzení.

(<sup>1</sup>) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. 2020, L 249, s. 1).

(<sup>2</sup>) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. 2020, L 249, s. 17).

(<sup>3</sup>) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. 2020, L 249, s. 49).