

**Segundo motivo de recurso:** la demandante sostiene que las partes demandadas han vulnerado el principio de igualdad de trato y prohibición de discriminación, definido en el artículo 18 TFUE y en los artículos 20 y 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y el principio de igualdad de los Estados miembros ante los Tratados, tal como se define en el artículo 4 TUE, apartado 2, y, en la medida en que el Tribunal de Justicia lo considere necesario, han infringido el artículo el artículo 95 TFUE, apartado 1.

**Tercer motivo de recurso:** la demandante sostiene que las partes demandadas han infringido el artículo 91 TFUE, apartado 1.

**Cuarto motivo de recurso:** la demandante sostiene que las partes demandadas han infringido el artículo 91 TFUE, apartado 2, y el artículo 90 TFUE, en relación con el artículo 3 TUE, apartado 3, y el artículo 94 TFUE.

**Quinto motivo de recurso:** la demandante sostiene que las partes demandadas han infringido los artículos 34 TFUE y 35 TFUE —infracción que no está justificada con arreglo al artículo 36 TFUE— y el artículo 58 TFUE, apartado 1, en relación con el artículo 91 TFUE o, subsidiariamente, con el artículo 56 TFUE.

(<sup>1</sup>) DO 2020, L 249, p. 49.

## Recurso interpuesto el 26 de octubre de 2020 — Hungría / Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea

(Asunto C-551/20)

(2021/C 19/38)

Lengua de procedimiento: húngaro

### Partes

*Demandante:* Hungría (representantes: M. Z. Fehér y K. Szíjjártó, agentes)

*Demandadas:* Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea

### Pretensiones de la parte demandante

La demandante solicita al Tribunal de Justicia que anule:

- El artículo 1, apartado 6, letra c), y el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/1054 (<sup>1</sup>) y, secundariamente, todas aquellas disposiciones que formen una unidad inseparable con las citadas disposiciones.
- El artículo 1, apartado 3, del Reglamento (UE) 2020/1055 (<sup>2</sup>), en la medida en que modifica el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 introduciendo en su apartado 1 una nueva letra b), y, secundariamente, todas aquellas disposiciones que formen una unidad inseparable con las citadas disposiciones.
- El artículo 1 de la Directiva (UE) 2020/1057 (<sup>3</sup>) o, con carácter subsidiario, el apartado 6 de su artículo 1 y, secundariamente, todas aquellas disposiciones que formen una unidad inseparable con las citadas disposiciones.
- Condene en costas al Parlamento Europeo y al Consejo.

### Motivos y principales alegaciones

#### 1. Motivos relacionados con las disposiciones del Reglamento 2020/1054 impugnadas

La disposición recogida en el **artículo 1, apartado 6, letra c)**, del Reglamento 2020/1054, con arreglo a la cual no podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos, no puede aplicarse en la práctica, dado que las instalaciones de descanso adecuadas disponibles no son suficientes. Esta exigencia impone una carga desproporcionada a los sujetos de Derecho —conductores y empresas de transporte— y constituye un error manifiesto de apreciación por parte de los legisladores. Del mismo modo, también constituye un error manifiesto de apreciación el hecho de que, en el marco del procedimiento legislativo, no se examinara en absoluto la disponibilidad, el número o la ubicación de los alojamientos que se ajusten a los requisitos que figuran en la disposición impugnada, pese a que se suscitaban serias objeciones a este respecto.

El Gobierno húngaro considera contrario a Derecho el **artículo 2, apartado 2**, del Reglamento 2020/1054, que establece la fecha en la que los vehículos deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de segunda generación (V2). En primer lugar, cuando adoptaron esta disposición, los legisladores incurrieron en un error manifiesto de apreciación y vulneraron el principio de proporcionalidad al no examinar los efectos económicos y sociales generados por el hecho de adelantar el plazo. En segundo lugar, los legisladores defraudaron las expectativas legítimas de los operadores económicos y vulneraron los principios de protección de la confianza legítima y de seguridad jurídica. En tercer lugar, dicha disposición no se ajusta al requisito relativo al mantenimiento de la competitividad de la economía de la Unión, formulado en el artículo 151 TFUE, párrafo segundo, ya que actualmente los vehículos de las empresas establecidas en Estados que no son miembros de la Unión no están sujetos a un requisito similar, de forma que estas empresas tienen una clara ventaja competitiva sobre las empresas de la Unión.

## **2. Motivos relacionados con las disposiciones del Reglamento 2020/1055 impugnadas**

Según el Gobierno húngaro, la obligación de que el vehículo regrese cada ocho semanas desconoce las exigencias de proporcionalidad y constituye un error manifiesto de apreciación, ya que el Parlamento Europeo y el Consejo no llevaron a cabo ningún tipo de evaluación del impacto económico, social y medioambiental de las nuevas exigencias, de forma que carecían de toda información de fondo acerca de si la nueva exigencia es o no proporcionada. De este modo, los legisladores también vulneraron el principio de precaución, ya que no evaluaron los efectos medioambientales de la medida. En virtud de la medida, los vehículos deberán regresar sin carga en muchas ocasiones, lo cual tendrá como resultado un elevado nivel de emisiones de dióxido de carbono en la Unión.

Por otra parte, la mencionada exigencia va en contra de la prohibición de discriminación, ya que afecta de diferente modo a los transportistas establecidos en el centro de la Unión Europea y a los establecidos en la periferia de la misma, en particular en los conocidos como «Estados miembros de la Europa de los Trece». En virtud del artículo 91 TFUE, apartado 2, y del artículo 94 TFUE, los legisladores hubieran debido tomar en consideración las circunstancias especiales de esos países y hubieran debido abstenerse de aprobar una normativa que es discriminatoria en cuanto a sus efectos.

## **3. Motivos relacionados con las disposiciones de la Directiva 2020/1057 impugnadas**

Como pretensión formulada con carácter principal, el Gobierno húngaro solicita la anulación del artículo 1 de la Directiva 2020/1057, el cual contiene «normas específicas sobre el desplazamiento de los conductores». Estima que estas «normas específicas» son contrarias a Derecho porque los conductores que llevan a cabo transportes internacionales no pueden ser considerados personas que ejecuten una medida transnacional en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 96/71/CE y, en consecuencia, no les pueden resultar aplicables las disposiciones de la citada Directiva.

Con carácter subsidiario, el Gobierno húngaro solicita la anulación del artículo 1, apartado 6, de la Directiva 2020/1057, dado que los legisladores no observaron la exigencia de igualdad de trato puesto que la exención relativa a las operaciones de transporte bilateral establecida en el artículo 1, apartado 3, de la Directiva no comprende las llamadas operaciones de transporte combinado acompañado. Asimismo, el Gobierno húngaro también alega en relación con esta disposición el hecho de que no exista ningún estudio de impacto y, en este contexto, la vulneración del principio de proporcionalidad y la comisión por parte de los legisladores de un error manifiesto de apreciación.

(<sup>1</sup>) Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO 2020, L 249, p. 1).

(<sup>2</sup>) Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO 2020, L 249, p. 17).

(<sup>3</sup>) Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO 2020, L 249, p. 49).