

Deuxième moyen d'annulation: la requérante affirme que les défendeurs ont violé le principe d'égalité de traitement et de non-discrimination, tel que défini par l'article 18 TFUE, par les articles 20 et 21 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, le principe d'égalité entre États membres devant les traités, tel que défini à l'article 4, paragraphe 2, TUE, ainsi que — pour autant que la Cour le juge pertinent — l'article 95, paragraphe 1, TFUE.

Troisième moyen d'annulation: La requérante affirme que les défendeurs ont violé l'article 91, paragraphe 1, TFUE.

Quatrième moyen d'annulation: La requérante affirme que les défendeurs ont violé l'article 91, paragraphe 2, TFUE ainsi que l'article 90 TFUE lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 3, TUE et l'article 94 TFUE.

Cinquième moyen d'annulation: La requérante affirme que les défendeurs ont violé les articles 34 et 35 TFUE, d'une manière qui ne peut pas être justifiée en vertu de l'article 36 TFUE, ainsi que l'article 58, paragraphe 1, TFUE, lu en combinaison avec l'article 91 TFUE ou, à titre subsidiaire, l'article 56 TFUE.

(¹) JO 2020, L 249, p. 49.

Recours introduit le 26 octobre 2020 — Hongrie/Parlement européen, Conseil de l'Union européenne

(Affaire C-551/20)

(2021/C 19/38)

Langue de procédure: le hongrois

Parties

Partie requérante: Hongrie (représentants: M. Z. Fehér et K. Szíjjártó, agents)

Parties défenderesses: Parlement européen, Conseil de l'Union européenne

Conclusions

La partie requérante conclut à ce qu'il plaise à la Cour

- annuler l'article 1^{er}, point 6, sous c), ainsi que l'article 2, point 2, du règlement (UE) 2020/1054 (¹), ainsi que, à titre accessoire, toutes les dispositions qui en sont indissociables,
- annuler l'article 1^{er}, point 3, du règlement (UE) 2020/1055 (²), dans la mesure où celui-ci modifie l'article 5 du règlement (CE) n° 1071/2009 en introduisant un paragraphe 1, sous b), nouveau, et, à titre accessoire, toutes les dispositions qui en sont indissociables,
- annuler l'article 1^{er} de la directive (UE) 2020/1057 (³), ou, à titre subsidiaire, l'article 1^{er}, paragraphe 6, de cette directive, ainsi que, à titre accessoire, toutes les dispositions qui en sont indissociables,
- et condamner le Parlement européen et le Conseil aux dépens.

Moyens et principaux arguments

1. Moyens relatifs aux dispositions litigieuses du règlement 2020/1054:

La disposition prévue à l'**article 1^{er}, point 6, sous c)**, du règlement 2020/1054 — en vertu de laquelle les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule — est inapplicable en pratique puisqu'il n'existe pas autant d'installations de repos adéquates qu'il le faudrait. Cette exigence pèse de façon disproportionnée sur les personnes physiques et morales — les conducteurs et les entreprises de transport –, ce qui constitue une erreur manifeste d'appréciation manifeste de la part des législateurs. De même, une erreur manifeste d'appréciation résulte également de l'absence de toute évaluation, au cours de la procédure législative, de la disponibilité de lieux d'hébergement correspondant aux exigences de la disposition litigieuse, en termes de nombre et de localisation, alors même que des inquiétudes sérieuses avaient été signalées à cet égard.

Selon le gouvernement hongrois, l'**article 2, point 2**, du règlement (UE) 2020/1054, qui fixe la date à laquelle les véhicules seront équipés d'un tachygraphe intelligent de deuxième génération (V2), est illégal. Premièrement, en adoptant cette disposition, les législateurs ont commis une erreur manifeste d'appréciation et violé le principe de proportionnalité, car ils n'ont pas procédé à l'évaluation des conséquences socio-économiques de l'avancement de ce délai. Deuxièmement, les législateurs ont violé les attentes légitimes des opérateurs économiques, ainsi que les principes de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique. Troisièmement, cette disposition viole l'exigence du maintien de la compétitivité de l'économie de l'Union figurant à l'article 151, deuxième alinéa, TFUE, car, à l'heure actuelle, une telle exigence ne s'applique pas aux véhicules des entreprises établies dans des États non membres de l'Union, si bien que ces entreprises bénéficieront clairement d'un avantage concurrentiel par rapport aux entreprises de l'Union.

2. Moyens relatifs à la disposition litigieuse du règlement 2020/1055:

Selon le gouvernement hongrois, le retour obligatoire du véhicule toutes les huit semaines viole l'exigence de proportionnalité et constitue une erreur manifeste d'appréciation dès lors que le Parlement européen et le Conseil n'ont procédé à aucune analyse de l'impact économique, social et environnemental de cette nouvelle exigence et qu'ils ne disposaient donc d'aucun élément utile pour déterminer si elle était proportionnée. Les législateurs ont ainsi également violé le principe de précaution, étant donné qu'ils n'ont pas évalué les conséquences de celle-ci pour l'environnement. En raison de cette obligation, les véhicules devront dans de nombreux cas retourner à vide, ce qui entraînera des émissions très significatives de dioxyde de carbone au niveau de l'Union.

D'autre part, cette exigence viole le principe de non-discrimination, car elle affecte différemment les transporteurs établis au centre de l'UE et ceux établis à sa périphérie, et en particulier dans les États membres dits «de l'UE-13». En vertu de l'article 91, paragraphe 2, et de l'article 94, TFUE, les législateurs auraient dû tenir compte des conditions particulières de ces pays et s'abstenir d'adopter des mesures ayant des effets discriminatoires.

3. Moyens relatifs aux dispositions litigieuses de la directive 2020/1057:

À titre principal, le gouvernement hongrois demande l'annulation de l'article 1^{er} de la directive 2020/1057, qui comprend des «règles spécifiques au détachement de conducteurs». Selon lui, ces «règles spécifiques» sont illégales, parce que les conducteurs effectuant des transports internationaux ne peuvent pas être considérés comme des personnes qui mettent en œuvre une mesure transnationale au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, sous a), de la directive 96/71/CE, si bien qu'ils ne peuvent pas relever du champ d'application des dispositions susvisées de la directive.

À titre subsidiaire, le gouvernement hongrois conclut à l'annulation de l'article 1^{er}, paragraphe 6, de la directive 2020/1057, étant donné que les législateurs ont violé l'exigence d'égalité de traitement en n'étendant pas aux opérations dites de transport combiné les opérations de «transport combiné accompagné» le bénéfice de l'exemption prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive pour les opérations de transport bilatérales. En outre, le gouvernement hongrois invoque également, en ce qui concerne cette disposition, l'absence d'analyse d'impact et, dans ce contexte, une violation du principe de proportionnalité et une erreur manifeste d'appréciation des législateurs.

(¹) Règlement du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO 2020, L 249, p. 1).

(²) Règlement du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO 2020, L 249, p. 17).

(³) Directive du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49).