

Den andra grunden: Sökanden hävdar att svarandena har åsidosatt principen om likabehandling och icke-diskriminering, som den anges i artikel 18 FEUF och artiklarna 20 och 21 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, principen om medlemsstaterna likhet inför fördragen som den stadfästs i artikel 4.2 FEU samt, för det fall domstolen skulle finna det relevant, i artikel 95.1 FEUF.

Den tredje grunden: Sökanden hävdar att svarandena har åsidosatt artikel 91.1 FEUF.

Den fjärde grunden: Sökanden hävdar att svarandena har åsidosatt artikel 91.2 FEUF samt artikel 90 FEUF jämförda med artikel 3.3 FEU och artikel 94 FEUF.

Den femte grunden: Sökanden hävdar att svarandena har åsidosatt artiklarna 34 FEUF och 35 FEUF, vilket inte kan motiveras med stöd av artikel 36 FEUF, liksom artikel 58.1 FEUF, jämförd med artikel 91 FEUF, eller i andra hand, artikel 56 FEUF.

(¹) EUT L 249, 2020, s. 49.

Talan väckt den 26 oktober 2020 – Ungern mot Europaparlamentet och Europeiska unionens råd

(Mål C-551/20)

(2021/C 19/38)

Rättegångsspråk: ungerska

Parter

Sökande: Ungern (ombud: M. Z. Fehér och K. Szíjjártó)

Svarande: Europaparlamentet och Europeiska unionens råd

Yrkanden

Sökanden yrkar att domstolen ska

- ogiltigförklara artiklarna 1.6 c och 2.2 i förordning (EU) 2020/1054 (¹) och, för det andra, samtliga bestämmelser som tillsammans med de bestämmelserna utgör en fast sammanhängande helhet,
- ogiltigförklara artikel 3 i förordning (EU) 2020/1055, (²) i den mån den innebär en ändring av artikel 5 i förordning (EG) nr 1071/2009 genom att i första stycket en ny punkt b, och, för det andra, samtliga bestämmelser som tillsammans med de bestämmelserna utgör en fast sammanhängande helhet,
- ogiltigförklara artikel 1 i direktiv (EU) 2020/1057 (³) eller, i andra hand, artikel 1.6 och, för det andra, samtliga bestämmelser som tillsammans med de bestämmelserna utgör en fast sammanhängande helhet, och
- förplikta Europaparlamentet och rådet att ersätta rättegångskostnaderna.

Grunder och huvudargument

1. Grunder avseende de angripna bestämmelserna i förordning 2020/1054

Bestämmelsen i **artikel 1.6 c** i förordning 2020/1054, enligt vilken den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila inte får tillbringas i ett fordon, kan inte tillämpas i praktiken, eftersom det inte finns tillräckligt många tillgängliga lämpliga rastplatser. Detta krav inför en oproportionerlig börda för rättssubjekten – förarna och transportföretagen – och utgör en uppenbart oriktig bedömning från lagstiftarnas sida. Det utgör även på samma sätt en oriktig bedömning att det i lagstiftningsförandet inte gjordes någon bedömning av tillgänglighet, antal eller läge för de inkvarteringar som uppfyller de krav som anges i den angripna bestämmelsen, trots att allvarliga invändningar uppkommit i detta hänseende.

Den ungerska regeringen anser att **artikel 2.2** i förordning 2020/1054, i vilken det föreskrivs det datum då fordonen ska vara utrustade med en andra generationens smart färdskrivare (V2), är rättsstridig. När denna bestämmelse antogs gjorde sig lagstiftaren, för det första, skyldig till en uppenbart oriktig bedömning och åsidosatte proportionalitetsprincipen, genom att inte bedöma de ekonomiska och sociala effekterna som det fick att fristen tidigarelades. För det andra svek lagstiftaren de ekonomiska aktörernas legitima förväntningar och åsidosatte principen om skydd för berättigade förväntningar och rättssäkerhetsprincipen. För det tredje stämmer denna bestämmelse inte överens med kravet avseende bevarande av unionsekonomin konkurrenskraft, vilket anges i artikel 151 andra stycket FEUF, eftersom fordonen hos företag i stater som inte är medlemmar i Europeiska unionen just nu inte omfattas av något liknande krav, vilket innebär att dessa företag har en klar konkurrensfördel jämfört med företag inom unionen.

2. Grunder avseende de angripna bestämmelserna i förordning 2020/1055

Den ungerska regeringen anser att kravet att fordonet ska köras tillbaka var åttonde vecka strider mot kravet på proportionalitet och utgör en uppenbart oriktig bedömning, eftersom Europaparlamentet och rådet inte gjorde någon form av ekonomisk, social och miljömässig konsekvensbedömning av de nya kraven, vilket innebär att de saknar bakgrundsinformation avseende huruvida det nya kravet är proportionerligt. Lagstiftaren åsidosatte på så sätt även försiktighetsprincipen, såtillvida att de inte gjorde någon bedömning av miljöeffekterna av åtgärden. Enligt åtgärden ska fordonen köras tillbaka olastade vid många tillfällen, vilket kommer att leda till ökade koldioxidutsläpp i unionen.

Ovannämnda krav strider även mot förbudet mot diskriminering, eftersom det påverkar transportörer med säte de centrala delarna av Europeiska unionen annorlunda än dem med säte i utkanten av unionen, särskilt i de delar som kallas "EU-13". Enligt artiklarna 91.2 och 94 FEUF var lagstiftaren tvungen att beakta de särskilda omständigheterna i de länderna och var tvungen att inte anta en lagstiftning som är diskriminerande med avseende på sina följder.

3. Grunder avseende de angripna bestämmelserna i direktiv 2020/1057

Den ungerska regeringen har i första hand yrkat att artikel 1 i direktiv 2020/1057, vilken innehåller "särskilda regler om utstationering av förare", ska ogiltigförklaras. Den ungerska regeringen anser att dessa "särskilda regler" är rättsstridiga, eftersom förare som utför internationella transporter inte kan anses vara personer som utför gränsöverskridande åtgärd som avses i artikel 1.3 a i direktiv 96/71/EG och bestämmelserna i ovannämnda direktiv följaktligen inte kan vara tillämpliga på dessa förare.

Den ungerska regeringen har i andra hand yrkat att artikel 1.6 i direktiv 2020/1057 ska ogiltigförklaras, på grund av att lagstiftaren inte har beaktat kravet på likabehandling, eftersom undantaget avseende bilaterala transporter angivet i artikel 1.3 i direktivet inte omfattar dem som kallas förarbundna kombinerade transporter. Den ungerska regeringen anför även avseende denna bestämmelse att det inte finns någon konsekvensanalys och att, i detta sammanhang, proportionalitetsprincipen åsidosatts och lagstiftaren gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning.

(¹) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 2020, s. 1).

(²) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 2020, s. 17).

(³) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 249, 2020, s. 49).