



SPOROČILO ZA MEDIJE št. 173/24

Luxembourg, 4. oktober 2024

Sodba Sodišča v združenih zadevah od C-541/20 do C-555/20 | Litva in drugi/Parlament in Svet (Sveženj o mobilnosti)

Sodišče je pretežno potrdilo veljavnost svežnja o mobilnosti

Vendar je kljub temu razveljavilo obveznost vračanja vozil vsakih osem tednov v operativni center prevoznega podjetja, saj zakonodajalec Unije ni dokazal, da ima na voljo dovolj elementov, na podlagi katerih lahko presodi sorazmernost tega ukrepa

Litva, Bolgarija, Romunija, Ciper, Madžarska, Malta in Poljska¹ so pri Sodišču vložile ničnostne tožbe zoper sveženj o mobilnosti,² ki ga je zakonodajalec Unije, torej Parlament in Svet,³ sprejel leta 2020.

Te države članice med drugim izpodbijajo:

- prepoved, da vozniki redni⁴ ali nadomestni⁵ tedenski čas počitka preživijo v vozilu⁶;
- obveznost za prevozna podjetja, da organizirajo delo voznikov tako, da se lahko ti v delovnem času⁷ vsake tri ali štiri tedne⁸ vrnejo v operativni center podjetja ali v kraj svojega prebivališča, da tam začnejo ali preživijo vsaj redni ali nadomestni tedenski čas počitka;
- prestavitev datuma začetka veljavnosti obveznosti namestitve pametnih tahografov druge generacije na zgodnejši datum⁹ ter na splošno določitev datuma začetka veljavnosti zgoraj navedene prepovedi in obveznosti;
- obveznost, da se morajo vozila, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz, vsakih osem tednov vračati v operativni center, ki se nahaja v državi članici sedeža zadevnega prevoznega podjetja;
- štiridnevno obdobje mirovanja, v katerem cestni prevozniki (nerezidenti) po končanem ciklu kabotaže¹⁰, opravljenem v državi članici gostiteljici, ne smejo več opravljati kabotaž z istim vozilom v isti državi članici;
- opredelitev voznikov kot „napotenih delavcev“, kadar opravljajo kabotažo, prevoze iz ene države članice v drugo, od katerih ni nobena država članica sedeža prevoznega podjetja (tako imenovani „prevozi med dvema tujima državama“)¹¹, ali nekatere kombinirane prevoze¹², kar pomeni, da se zanje uporabljajo pogoji za delo in zaposlitev, zlasti v zvezi s plačilom, ki veljajo v državi članici gostiteljici¹³.

Sodišče je s sodbo s tega dne tožbe zavrnilo, razen v delu, v katerem se z njimi izpodbija obveznost glede vračanja vozil, ki jo je razglasilo za nično.¹⁴ Parlament in Svet namreč nista dokazala, da sta imela ob sprejetju tega ukrepa na voljo dovolj elementov, na podlagi katerih sta lahko presodila njegovo sorazmernost.

V preostalem je Sodišče zavrnilo trditve tožečih držav članic, ki so se nanašale zlasti na kršitev načel sorazmernosti, enakega obravnavanja in prepovedi diskriminacije, na skupno prometno politiko, na svobodo opravljanja storitev, na svobodo ustanavljanja, na prosti pretok blaga, na načeli pravne varnosti in varstva legitimnih pričakovanj ter na varstvo okolja. Menilo je, da **zakonodajalec Unije ni očitno prekoračil meje svojega širokega polja proste**

presoje na tem področju.

Sodišče je poudarilo, da za svobodo opravljanja prevoznih storitev veljajo posebna pravila. **Prevozna podjetja imajo namreč pravico do svobode opravljanja storitev le, če jim je bila ta pravica podeljena z ukrepi, ki jih je sprejel zakonodajalec Unije, kot so ukrepi iz svežnja o mobilnosti.** Poleg tega navedeni sveženj ukrepov prevoznim podjetjem ne prepoveduje, da izkoristijo svobodo ustanavljanja z ustanovitvijo odvisnih družb v državah članicah, v katerih nameravajo opravljati prevoze, da bi tako imela sedež bližje resničnemu povpraševanju po njihovih storitvah.

Sodišče je še razsodilo, da je želel zakonodajalec Unije s svežnjem o mobilnosti zagotoviti **ново ravnoesje med različnimi prisotnimi interesi, in sicer zlasti med interesom voznikov, da se jim zagotovijo boljši socialni pogoji pri opravljanju dela, in interesom delodajalcev, da svoje prevozne dejavnosti opravljajo v pravičnem poslovnem okolju.** Sektor cestnega prometa mora tako postati bolj varen, učinkovit in družbeno odgovoren.

Zakonodajalec Unije je lahko štel, da se večja socialna zaščita voznikov – ob upoštevanju tega nujnega ponovnega uravnoteženja – lahko izrazi kot **zvišanje stroškov, ki jih nosijo nekatera prevozna podjetja.** Za to sprejeta pravila so sorazmerna z zastavljenim ciljem. Poleg tega se brez razlikovanja uporabljajo v celotni Evropski uniji in ne diskriminirajo prevoznih podjetij s sedežem v državah članicah, ki se domnevno nahajajo „na obrobju Unije“. Če bodo ta pravila bolj vplivala na nekatera podjetja, je to zato, ker so se ta odločila za poslovni model, v okviru katerega večino – če že ne vseh – svojih storitev opravljajo za naslovnike v državah članicah, oddaljenih od države članice, v kateri imajo sedež.

Kar zadeva **prepoved preživljanja rednega ali nadomestnega tedenskega časa počitka v vozilu**, ta ni nova, ampak je izhajala že iz predhodnih predpisov, kot jih je razložilo Sodišče.¹⁵

Obveznost, naložena prevoznim podjetjem, da morajo voznikom omogočiti, da se redno vračajo v operativni center podjetja ali v kraj svojega prebivališča, da tam začnejo ali preživijo vsaj en redni ali nadomestni tedenski čas počitka, voznikom ne preprečuje, da sami izberejo kraj, kjer želijo preživeti svoj čas počitka. Poleg tega lahko podjetja to vrnitev združijo z vrnitvijo vozila v svoj operativni center v okviru rednih poslovnih dejavnosti ali jo organizirajo z uporabo javnega prevoza, zato ni nujno, da ima ta obveznost negativne posledice za okolje.

Kar zadeva **pravila v zvezi z napotitvijo**, je zakonodajalec Unije za vsako vrsto cestnega prevoza upošteval povezavo zagotovljene storitve bodisi z državo članico gostiteljico bodisi z državo članico sedeža, da bi tako dosegel pravično ravnoesje med različnimi zadevnimi interesi. Kar zadeva kabotažo, ta pravila s svežnjem o mobilnosti niso bila spremenjena, medtem ko so v zvezi s „prevozom med dvema tujima državama“ v bistvu že izhajala iz predhodnega regulativnega okvira.

Nazadnje je Sodišče še navedlo, da je zakonodajalec Unije s svežnjem o mobilnosti vzpostavil novo ravnoesje, v katerem se upoštevajo interesi različnih prevoznih podjetij, s čimer je odpravil težave, nastale pri uporabi Uredbe št. 1072/2009¹⁶ zaradi praks, ki so bile v nasprotju z začasnostjo **kabotaže**.

Tako je natančneje v zvezi z **obdobjem mirovanja** za kabotažo poudarilo, da je njegov namen v skladu s ciljem, zastavljenim že s predhodnimi predpisi, zagotoviti, da se ta ne opravlja tako, da bi pomenila stalno ali neprekinjeno dejavnost v državi članici gostiteljici. V tem obdobju je prepovedana zgolj kabotaža v isti državi članici gostiteljici, ne pa tudi opravljanje drugih prevozov, kot so mednarodni prevozi bodisi v državo članico sedeža bodisi v druge države članice, ki jim lahko po potrebi sledi kabotaža v teh drugih državah članicah.

OBVESTILO: Namen ničnostne tožbe je razveljavitev ali razglasitev ničnosti aktov institucij Unije, ki so v nasprotju s pravom Unije. Države članice, evropske institucije in posamezniki lahko pod nekaterimi pogoji pri Sodišču ali Splošnem sodišču vložijo ničnostno tožbo. Če je ta utemeljena, se akt razveljavi ali razglasi za ničen. Zadevna institucija mora zapolniti morebitno pravno praznino, ki nastane z razveljavitvijo ali razglasitvijo ničnosti akta.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

[Celotno besedilo in povzetek sodbe, kadar je bil ta povzetek pripravljen](#), sta objavljena na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Posnetki z razglasitve sodbe so na voljo na „Europe by Satellite“ ☎ (+32) 2 2964106.

Ostanite povezani!



¹ Belgija, Estonija in Latvija so pred Sodiščem prav tako podprle eno ali več teh držav.

² Ta sveženj sestavljajo med drugim: (1) [Uredba \(EU\) 2020/1054](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi, (2) [Uredba \(EU\) 2020/1055](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza in (3) [Direktiva \(EU\) 2020/1057](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012.

³ Danska, Nemčija, Grčija, Francija, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Avstrija in Švedska so pred Sodiščem podprle Parlament in/ali Svet.

⁴ Najmanj 45 ur.

⁵ Torej več kot 45 ur kot nadomestilo za predhodne skrajšane tedenske čase počitka. Preživljanje odmorov ter dnevnih časov počitka (vsaj devet ur) in skrajšanih tedenskih časov počitka (manj kot 45 ur, vendar vsaj 24 ur) v vozilu je še naprej dovoljeno.

⁶ Ta čas počitka je treba preživeti v ustrezni in spolu primerni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori. Delodajalec mora kriti s tem povezane stroške.

⁷ Prevozno podjetje mora načeloma na svoje stroške organizirati vrnitev voznika, razen če se ta odloči, da se bo ob določeni priložnosti taki vrnitvi odpovedal.

⁸ Obdobje štirih tednov se skrajša na tri tedne, kadar je imel voznik pred tem dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka.

⁹ Za devet let in pol oziroma devet let, glede na vrsto tahografa, s katerim je opremljeno vozilo.

¹⁰ Kabotaža je prevoz, ki ga znotraj države članice opravi prevoznik, ki nima sedeža v tej državi. Taki prevozi so dovoljeni, dokler njihovo opravljanje ne pomeni stalne ali neprekinjene dejavnosti v tej državi članici.

¹¹ Voznik, ki opravlja tak prevoz „med dvema tujima državama“, se šteje za napotenega, saj sta voznik in navedeni prevoz dovolj povezana z ozemljem države članice gostiteljice.

¹² Z drugimi besedami, prevoze blaga med državami članicami, pri katerih tovarnjak ali druga sredstva za prevoz tovora, povezana s tovarnjakom, uporabljajo cesto za prvi ali zadnji odsek prevoza, za preostali del pa železnico, celinske plovne poti ali morsko pot. Voznik se ne šteje za napotenega, kadar opravlja začetni ali končni cestni del tega kombiniranega prevoza, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranske prevoze. V zadnji navedenem primeru je narava storitve, ki se zagotavlja, tesno povezana z državo članico sedeža.

¹³ Nasprotno, za napotene se ne štejejo vozniki, ki opravljajo „dvostranske“ prevoze (med državo članico sedeža in drugo državo članico) blaga oziroma potnikov ali tranzite, med katerimi voznik prečka ozemlje države članice, načeloma brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in brez pobiranja ali odlaganja potnikov.

¹⁴ Natančneje, Sodišče je razglasilo za ničen člen 1, točka 3, Uredbe 2020/1055, ki določa to obveznost.

¹⁵ Sodba Sodišča z dne 20. decembra 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (glej tudi sporočilo za medije [št. 145/17](#)).

¹⁶ [Uredba \(ES\) št. 1072/2009](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.