



PRESSITEADE nr 173/24

Luxembourg, 4. oktoober 2024

Euroopa Kohtu otsus liidetud kohtuasjades C-541/20–C-555/20 | Leedu jt vs. parlament ja nõukogu (liikuvuspakett)

Euroopa Kohus kinnitas suuresti liikuvuspaketi kehtivust

Kohustuse, mille kohaselt peavad sõidukid iga kaheksa nädala järel naasma veoettevõtja tegevuskohta, kohus siiski tühistas, kuna liidu seadusandja ei tõendanud, et tal oli piisavalt andmeid, mis oleksid tal võimaldanud selle meetme proportsionaalsust hinnata

Leedu, Bulgaaria, Rumeenia, Küpros, Ungari, Malta ja Poola¹ esitasid Euroopa Kohtule tühistamishagid liikuvuspaketi peale², mille liidu seadusandja – st parlament ja nõukogu³ – võttis vastu 2020. aastal.

Need liikmesriigid vaidlustasid nimelt:

1. juhtidele seatud keelu veeta oma regulaarne⁴ või kompensatsiooniks saadav⁵ iganädalane puhkeperiood sõidukis⁶;
2. veoettevõtjate kohustuse korraldada sõidukijuhtide töö selliselt, et juhid saavad tööajal⁷ iga kolme või nelja nädala järel⁸ naasta ettevõtja tegevuskohta või oma elukohta, et seal alustada või veeta vähemalt oma regulaarset või kompensatsiooniks saadavat iganädalast puhkeperioodi;
3. teise põlvkonna arukate sõidumeerikute paigaldamise kohustuse jõustumise kuupäeva varasemaks muutmise⁹ ning eespool nimetatud keelu ja kohustuse jõustumise kuupäeva kehtestamise üldiselt;
4. kohustuse, mille kohaselt rahvusvahelistel vedudel kasutatavad sõidukid peavad iga kaheksa nädala järel naasma asjaomase veoettevõtja asukohaliikmesriigi asuvasse tegevuskohta;
5. neljapäevase hoidumisperioodi, mille jooksul ei ole (mitteresidendist) vedajatel pärast vastuvõttas liikmesriigis toimunud kabotaažitsükli¹⁰ lubatud teha sama sõidukiga samas liikmesriigis kabotaažvedusid;
6. sõidukijuhtide kvalifitseerimise „lähetatud töötajateks“, kui nad teevad kabotaažvedusid, vedusid ühest liikmesriigist teise, millest kumbki ei ole veoettevõtja asukohaliikmesriik (nn veod kolmanda riigi sõidukiga)¹¹, või teatud kombineeritud vedusid¹², mistõttu kohaldatakse neile vastuvõttas liikmesriigis kehtivaid töötingimusi, sh töötasu osas.¹³

Tänases kohtuotsuses jättis Euroopa Kohus hagit rahuldamata, välja arvatud osas, milles need olid suunatud sõidukite naasmise kohustuse vastu, mille kohus tühistas¹⁴. Parlament ja nõukogu ei tõendanud nimelt, et neil oli selle meetme vastuvõtmise ajal piisavalt andmeid, mis oleksid neil võimaldanud selle proportsionaalsust hinnata.

Ülejäänud osas lükkas Euroopa Kohus tagasi hagejatest liikmesriikide argumendid, mis puudutasid muu hulgas proportsionaalsuse, võrdse kohtlemise ja diskrimineerimiskeelu põhimõtteid, ühist transpordipoliitikat, teenuste osutamise vabadust, asutamisevabadust, kaupade vaba liikumist, õiguskindluse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtteid ning keskkonnakaitset. Kohus leidis, et liidu seadusandja ei ületanud ilmselgelt selle ulatusliku

kaalutlusruumi piire, mis tal kõnealuses valdkonnas on.

Euroopa Kohus tuletas meelde, et transpordi valdkonnas reguleerib teenuste osutamise vabadust erikord. Nimelt **on veoettevõtjatel õigus teenuste osutamise vabadusele üksnes niivõrd, kuivõrd see õigus on neile antud liidu seadusandja vastuvõetud meetmetega, nagu need, mis kuuluvad liikuvuspaketti.** Pealegi ei keela see meetmepakett veoettevõtjatel kasutada asutamisevabadust tütarettevõtjate asutamise teel liikmesriikides, kus nad kavatsevad vedusid teha, ja seega asuda tegutsema nende teenuste tegelikule nõudlusele lähemal.

Euroopa Kohus leidis samuti, et liikuvuspaketiga soovis liidu seadusandja tagada **uue tasakaalu asjasse puutuvate huvide vahel, milleks on nimelt sõidukijuhtide huvi paremate sotsiaalsete töötingimuste vastu ja tööandjate huvi tegeleda veotegevusega õiglastel kaubandustingimustel.** Autoveosektor peab seega muutuma ohutumaks, tõhusamaks ja sotsiaalselt vastutustundlikumaks.

Liidu seadusandja võis asuda seisukohale, et uue tasakaalu leidmise vajadust arvestades võib sõidukijuhtide suurem sotsiaalkaitse kaasa tuua **teatud veoettevõtjate kulude suurenemise.** Sellega seoses vastu võetud õigusnormid on taotletava eesmärgiga proportsionaalsed. Lisaks on need vahet tegemata kohaldatavad kogu Euroopa Liidus ning ei diskrimineeri veoettevõtjaid, kes asuvad väidetavalt „liidu äärealadel“ paiknevates liikmesriikides. Kui nendel õigusnormidel peaks olema teatud ettevõtjatele suurem mõju, siis see tuleneb asjaolust, et nad on valinud majandusliku ärimudeli, mis seisneb selles, et nad osutavad peamiselt või isegi täielikult oma teenuseid teenusesaajatele, kes asuvad nende asukohaliikmesriigist kaugetes liikmesriikides.

Mis puudutab **keeldu veeta regulaarseid või kompensatsiooniks saadavaid iganädalasi puhkeperioode sõidukis**, siis see **ei ole uus**, vaid tulenes juba varasematest õigusnormidest, nagu Euroopa Kohus on neid tõlgendanud.¹⁵

Veoettevõtjate kohustus võimaldada sõidukijuhtidel regulaarselt naasta tööandja tegevuskohta või oma elukohta, et seal alustada või veeta vähemalt oma regulaarset või kompensatsiooniks saadavat iganädalast puhkeperioodi, ei takista sõidukijuhtidel ise valida kohta, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta. Lisaks võivad ettevõtjad selle naasmise ühitada sõidukite naasmisega nende tegevuskohta nende tavapärase veotegevuse raames või korraldada naasmise ühistranspordi kasutades, mistõttu ei ole sellel kohustusel tingimata keskkonnale negatiivseid tagajärgi.

Seoses **lähendamist käsitlevate õigusnormidega** võttis liidu seadusandja iga autoveo liigi puhul arvesse osutatava teenuse seost kas vastuvõtva liikmesriigi või asukohaliikmesriigiga, selleks et saavutada õiglane tasakaal erinevate asjasse puutuvate huvide vahel. Neid õigusnorme kabotaažvedude osas liikuvuspaketiga ei muudetud, samas kui kolmanda riigi sõidukiga tehtavate vedude puhul tulenesid need sisuliselt juba varasemast õiguslikust raamistikust.

Lõpuks märkis Euroopa Kohus, et liikuvuspaketiga saavutas liidu seadusandja ka uue tasakaalu, mis võtab arvesse erinevate veoettevõtjate huve, kõrvaldades raskused, mis olid tekkinud määruse nr 1072/2009¹⁶ kohaldamisel **kabotaažveo** ajutise laadiga vastuolus oleva praktika tõttu.

Mis puudutab täpsemalt **hoidumisperioodi** kabotaažvedude puhul, siis rõhutas kohus, et selle eesmärk on – vastavalt eesmärgile, mida taotleti juba varasemate õigusnormidega – tagada, et kabotaažvedusid ei tehtaks viisil, mis paneb vastuvõtvas liikmesriigis aluse alalisele või pidevale tegevusele. See periood piirdub keeluga teha selle ajal kabotaažvedusid samas vastuvõtvas liikmesriigis, kuid ei takista teha muid vedusid, näiteks rahvusvahelisi vedusid kas asukohaliikmesriiki või teistesse liikmesriikidesse, millele vajaduse korral järgneb kabotaažvedu nendes teistes liikmesriikides.

MÄRKUS: Tühistamishagi eesmärk on saavutada liidu õigusega vastuolus olevate liidu institutsioonide õigusaktide tühistamine. Teatud tingimustel võivad liikmesriigid, Euroopa institutsioonid ja eraõiguslikud isikud esitada Euroopa

Kohtule või Üldkohtule tühistamishagi. Kui hagi on põhjendatud, siis õigusakt tühistatakse. Asjassepuutuv institutsioon peab täitma õiguslünka, mis õigusakti tühistamisega võib tekkida.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Otsuse [tervikttekst ja kokkuvõte, juhul kui see koostatakse](#), on CURIA veebisaidil alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler, ☎ (+352) 4303 3127.

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎ (+32) 2 2964106.

Hoiame ühendust!



¹ Belgia, Eesti ja Läti toetasid samuti Euroopa Kohtus ühte või mitut nendest riikidest.

² Pakett koosneb täpsemalt järgmistest õigusaktidest: 1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta [määrus \(EL\) 2020/1054](#), millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas, 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta [määrus \(EL\) 2020/1055](#), millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga, ning 3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta [direktiiv \(EL\) 2020/1057](#), millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012.

³ Taani, Saksamaa, Kreeka, Prantsusmaa, Itaalia, Luksemburg, Madalmaad, Austria ja Rootsi toetasid Euroopa Kohtus parlamenti ja/või nõukogu.

⁴ Vähemalt 45tunnine.

⁵ St üle 45tunnised puhkeperioodid, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest. Vaheaegade ning igapäevaste (vähemalt üheksa tundi) ja lühendatud iganädalaste puhkeperioodide (lühem kui 45 tundi, kuid vähemalt 24 tundi) veetmine sõidukis jääb lubatuks.

⁶ Need puhkeperioodid tuleb veeta sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid. Majutuskulud peab katma tööandja.

⁷ Veoettevõtja peab üldjuhul korraldama omal kulul sõidukijuhi naasmise, välja arvatud siis, kui viimane otsustab aeg-ajalt naasmisest loobuda.

⁸ Neljanädalane periood lühendatakse kolmenädalaseks, kui sõidukijuht on enne võtnud kaks järjestikust lühendatud iganädalast puhkeperioodi.

⁹ Olenevalt sõidukisse paigaldatud sõidumeeriku liigist kas üheksa ja poole aasta või üheksa aasta võrra.

¹⁰ Kabotaažvedu on vedu, mida teeb liikmesriigis vedaja, kelle asukoht ei ole selles liikmesriigis. Sellised vedod on lubatud seni, kuni neid ei tehta viisil, mis paneb selles liikmesriigis aluse alalisele või pidevale tegevusele.

¹¹ Sõidukijuhti, kes teeb vedu kolmanda riigi sõidukiga, käsitatakse lähetatuna, kuna sellel juhul ja veol on piisav seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga.

¹² St liikmesriikidevaheline kaubavedu, mille puhul veok või veokiga seotud muu kaubaveovahend kasutab maanteed teekonna algus- või lõpposas ja teekonna teisel osal kasutatakse raudteed, siseveeteed või mereteed. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna, kui ta läbib kombineeritud veo alguses või lõpus oleva maanteeveoetapi, kui maanteeveoetapp ise kujutab endast kahepoolset vedu. Viimati nimetatud juhul on selle veoetapi käigus osutatud teenuse laad tihedalt seotud asukohaliikmesriigiga.

¹³ Seevastu ei käsitata lähetatuna sõidukijuhte, kes teevad „kahepoolseid“ kauba- või reisijatevedusid (asukohaliikmesriigi ja mõne teise liikmesriigi vahel) või transiitvedusid, mille puhul sõidukijuht läbib liikmesriigi territooriumi üldjuhul ilma kaupa peale ega maha laadimata ja reisijaid peale võtmata ega neil väljuda laskmata.

¹⁴ Täpsemalt tühistas Euroopa Kohus määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 3, milles on see kohustus ette nähtud.

¹⁵ Euroopa Kohtu 20. detsembri 2017. aasta otsus [Vaditrans, C-102/16](#) (vt ka pressiteade [nr 145/17](#)).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta [määrus \(EÜ\) nr 1072/2009](#) rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta.