



LEHDISTÖTIEDOTE nro 173/24

Luxemburgissa 4.10.2024

Unionin tuomioistuimen tuomio yhdistetyissä asioissa C-541/20–C-555/20 | Liettua ym. v. parlamentti ja neuvosto (Liikkuvuuspaketti)

Unionin tuomioistuin vahvistaa suurelta osin liikkuvuuspaketin pätevyys

Se kumoaa kuitenkin velvollisuuden palauttaa ajoneuvot kahdeksan viikon välein kuljetusyrityksen toimipisteeseen, koska unionin lainsäätäjät ei ole osoittanut, että sillä olisi ollut käytettävissään riittävästi tietoja, joiden perusteella se voi arvioida tämän toimenpiteen oikeasuhteisuutta

Liettua, Bulgaria, Romania, Kypros, Unkari, Malta ja Puola¹ nostivat unionin tuomioistuimessa kumoamiskanteita unionin lainsäätäjän eli parlamentin ja neuvoston² vuonna 2020 antamasta liikkuvuuspaketista.³

Näiden jäsenvaltioiden riitauttamia toimenpiteitä ovat erityisesti

1. kuljettajille asetettu kieltä pitää säännöllinen⁴ tai korvaava⁵ viikoittainen lepoaika ajoneuvossa⁶
2. kuljetusyritysten velvollisuus järjestää kuljettajiensa työ niin, että kuljettajat pystyvät palaamaan työaikanaan⁷ kolmen tai neljän viikon välein⁸ yrityksen toimipisteeseen tai asuinpaikkaansa, jotta he voivat aloittaa tai pitää siellä vähintään säännöllisen tai korvaavan viikoittaisen lepoaikansa
3. toisen sukupolven älykkäiden ajopiirtureiden asentamisvelvollisuuden voimaantulopäivän aikaistaminen⁹ sekä yleisesti edellä mainittujen kiellon ja velvollisuuden voimaantulopäivän vahvistaminen
4. velvollisuus palauttaa kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot kahdeksan viikon välein johonkin kyseisen kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä
5. neljän päivän karenssi aika, jonka aikana (muut kuin jäsenvaltiossa asuvat) liikenteenharjoittajat eivät saa vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutetun kabotaasijakson¹⁰ päätyttyä harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla samassa jäsenvaltiossa
6. kuljettajien luokittelu lähetetyiksi työntekijöiksi, kun he tekevät kabotaasimatkoja, suorittavat kuljetuksia yhdestä jäsenvaltiosta toiseen, joista kumpikaan ei ole kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltio (niin sanottu kolmansien maiden välinen liikenne),¹¹ tai suorittavat tiettyjä yhdistettyjä kuljetuksia,¹² jolloin heihin sovelletaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa voimassa olevia työehtoja ja -oloja, muun muassa palkkauksen osalta.¹³

Tänään antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin hylkää kanteet paitsi siltä osin kuin ne kohdistuvat ajoneuvojen palauttamista koskevaan velvollisuuteen, jonka se kumoaa.¹⁴ Parlamentti ja neuvosto eivät nimittäin ole osoittaneet, että niillä olisi ollut tätä toimenpidettä toteutettaessa käytettävissään riittävästi tietoja, joiden perusteella ne voivat arvioida sen oikeasuhteisuutta.

Muilta osin unionin tuomioistuin hylkää kantajina olevien jäsenvaltioiden väitteet, jotka koskevat muun muassa

suhteellisuusperiaatetta, yhdenvertaisen kohtelun ja syrjintäkiellon periaatteita, yhteistä liikennepolitiikkaa, palvelujen tarjoamisen vapautta, sijoittautumisvapautta, tavaroiden vapaata liikkuvuutta, oikeusvarmuuden ja luottamuksensuojan periaatteita sekä ympäristönsuojelua. Se toteaa, että **unionin lainsäätäjät ei ole selvästi ylittänyt laajaa harkintavaltaansa tällä alalla.**

Unionin tuomioistuin toteaa, että palvelujen tarjoamisen vapautteen liikenteen alalla sovelletaan erityistä järjestelmää. **Kuljetusyrityksillä on oikeus palvelujen tarjoamisen vapauteen yksinomaan siltä osin kuin tämä oikeus on annettu niille unionin lainsäätäjän antamilla toimilla, kuten liikkuvuuspakettiin kuuluvilla toimilla.** Tässä toimenpidekokonaisuudessa ei kielletä kuljetusyrityksiä käyttämästä sijoittautumisvapauttaan perustamalla tytäryhtiöitä jäsenvaltioihin, joissa ne aikovat harjoittaa liikennettä, ja sijoittautumasta siten lähemmäs palvelujensa todellista kysyntää.

Unionin tuomioistuin toteaa myös, että unionin lainsäätäjät on liikkuvuuspaketilla pyrkinyt varmistamaan **uuden tasapainon kyseessä olevien eri intressien välille eli kuljettajien intressin parempiin sosiaalisiin työoloihin ja työnantajien intressin harjoittaa kuljetustoimintaansa tasapuolisesti liiketoimintaedellytyksin välille.** Tieliikennesektorin on näin ollen muututtava turvallisemmaksi, tehokkaammaksi ja sosiaalisesti vastuullisemmaksi.

Unionin lainsäätäjät on voinut katsoa, että kun otetaan huomioon tämä tarvittava uusi tasapaino, kuljettajien laajempi sosiaalinen suojele voi näkyä **joidenkin kuljetusyritysten kustannusten nousuna.** Tässä tarkoituksessa annetut säännöt ovat oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen nähden. Lisäksi niitä sovelletaan erotuksetta koko Euroopan unionissa, eikä niillä syrjitä väitetyistä ”unionin reuna-alueilla” sijaitseviin jäsenvaltioihin sijoittautuneita kuljetusyrityksiä. Jos näillä säännöillä on suurempi vaikutus tiettyihin yrityksiin, se johtuu siitä, että ne ovat valinneet liiketoimintamallin, jossa ne tarjoavat suurimman osan palveluistaan tai jopa kaikki palvelunsa vastaanottajille, jotka ovat sijoittautuneet niiden sijoittautumisjäsenvaltiosta kaukana sijaitseviin jäsenvaltioihin.

Säännöllisen tai korvaavan viikoittaisen lepoajan ajoneuvossa pitämisen kieltä ei ole uusi vaan perustui jo aiempaan lainsäädäntöön, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut.¹⁵

Kuljetusyritysten velvollisuus mahdollistaa, että kuljettajat voivat palata säännöllisesti yrityksen toimipisteeseen tai asuinpaikkaansa aloittaakseen tai pitääkseen siellä vähintään säännöllisen tai korvaavan viikoittaisen lepoaikansa, ei estä kuljettajia itse valitsemasta paikkaa, jossa he haluavat pitää lepoaikansa. Lisäksi yritykset voivat yhdistää tämän paluun ajoneuvojen palauttamiseen niiden toimipisteeseen osana tavanomaista toimintaansa tai käyttää sen järjestämisessä julkista liikennettä, jolloin tällä velvollisuudella ei välttämättä ole kielteisiä ympäristövaikutuksia.

Työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen osalta unionin lainsäätäjät on ottanut huomioon kunkin maantieliikenteen kuljetustyyppien yhteydessä tarjottavan palvelun yhteyden joko vastaanottavaan jäsenvaltioon tai sijoittautumisjäsenvaltioon löytääkseen oikeudenmukaisen tasapainon kyseessä olevien eri intressien välillä. Kabotaasiliikenteen osalta näitä sääntöjä ei ole muutettu liikkuvuuspaketilla, kun taas kolmansien maiden välisen liikenteen osalta ne perustuivat pääosin jo aiemmin voimassa olleeseen lainsäädäntöön.

Unionin tuomioistuin toteaa vielä, että unionin lainsäätäjät on liikkuvuuspaketilla pyrkinyt myös uuteen tasapainoon, jossa otetaan huomioon eri kuljetusyritysten intressit, korjaamalla asetuksen N:o 1072/2009¹⁶ soveltamisessa ilmenneet vaikeudet, jotka johtuvat **kabotaasiliikenteen** tilapäisyyttä koskevan vaatimuksen vastaisista käytännöistä.

Erityisesti kabotaasiliikenteeseen sovellettavaa **karenssiaikaa** tarkastellessaan unionin tuomioistuin korostaa, että sillä pyritään jo aiemmassa lainsäädännössä asetetun tavoitteen mukaisesti varmistamaan, että kabotaasiliikennettä ei harjoiteta tavalla, josta syntyy pysyvää tai jatkuvaa toimintaa vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Karenssiaika koskee ainoastaan kieltä harjoittaa sen aikana kabotaasiliikennettä samassa vastaanottavassa jäsenvaltiossa, mutta se ei estä toteuttamasta muita kuljetuksia, kuten joko sijoittautumisjäsenvaltioon tai muihin jäsenvaltioihin suuntautuvia kansainvälisiä kuljetuksia, joiden jälkeen näissä muissa jäsenvaltioissa mahdollisesti harjoitetaan kabotaasiliikennettä.

HUOMAUTUS: Kumoamiskanteella pyritään sellaisten unionin toimielinten toimien kumoamiseen, jotka ovat unionin oikeuden vastaisia. Jäsenvaltiot, unionin toimielimet ja yksityiset tahot voivat tietyillä edellytyksillä nostaa kumoamiskanteen unionin tuomioistuimessa tai unionin yleisessä tuomioistuimessa. Jos kanne on perusteltu, toimi kumotaan. Kyseessä olevan toimielimen on korjattava toimen kumoamisesta mahdollisesti aiheutuva oikeudellisesti avoin tilanne.

Tämä on tiedotusvälineiden käyttöön tarkoitettu epävirallinen asiakirja, joka ei sido unionin tuomioistuinta.

Tuomion [koko teksti ja siitä mahdollisesti laadittu tiivistelmä](#) julkaistaan CURIA-sivustolla tuomion julistamispäivänä.

Lisätietoja: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127.

Kuvia tuomion julistamistilaisuudesta on saatavilla [Europe by Satellite](#) -sivustolla ☎ (+32) 2 296 4106.

Pysykää kuulolla!



¹ Lisäksi Belgia, Viro ja Latvia tukivat unionin tuomioistuimessa yhtä tai useampaa näistä valtiosta.

² Tanska, Saksa, Kreikka, Ranska, Italia, Luxemburg, Alankomaat, Itävalta ja Ruotsi tukivat unionin tuomioistuimessa parlamenttia ja/tai neuvostoa.

³ Liikkuvuuspakettiin kuuluvat erityisesti 1) asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston [asetus \(EU\) 2020/1054](#), 2) asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston [asetus \(EU\) 2020/1055](#) ja 3) direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston [direktiivi \(EU\) 2020/1057](#).

⁴ Vähintään 45 tuntia kestävä.

⁵ Eli yli 45 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika, joka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista. Taukojen sekä vuorokautisten lepoaikojen (vähintään yhdeksän tuntia) ja lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen (alle 45 tuntia mutta vähintään 24 tuntia) pitäminen ajoneuvossa on edelleen sallittua.

⁶ Nämä lepoajat on pidettävä asianmukaisessa ja kullekin sukupuolelle sopivassa majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat. Työnantajan on vastattava majoitukseen liittyvistä kustannuksista.

⁷ Kuljetusyrityksen on periaatteessa järjestettävä omalla kustannuksellaan kuljettajan paluu, jollei kuljettaja päättä ajoittain olla palaamatta.

⁸ Neljän viikon jakso lyhennetään kolmeen viikkoon, jos kuljettaja on aiemmin pitänyt kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaika.

⁹ Yhdeksällä ja puolella vuodella tai yhdeksällä vuodella sen mukaan, minkä tyyppisellä ajopiirturilla ajoneuvo on varustettu.

¹⁰ Kabotaasiliikenne on liikennettä, jota muu kuin jäsenvaltioon sijoittautunut liikenteenharjoittaja harjoittaa tässä jäsenvaltiossa. Tällainen liikenne on sallittava niin kauan kuin sitä ei harjoiteta siten, että se voitaisiin katsoa pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi tässä jäsenvaltiossa.

¹¹ Kolmansien maiden välisen liikenteen kuljetusta suorittavan kuljettajan katsotaan olevan lähetetty työhön toiseen jäsenvaltioon, koska kuljettajalla ja tällä kuljetuksella on riittävä yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen.

¹² Eli jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden kuljetuksia, joissa kuorma-auton tai muun kuorma-autoon liittyvän tavarankuljetusvälineen kuljettamiseen käytetään maantietä matkan alku- tai loppuosuudella ja toisella osuudella rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta. Kuljettajan ei katsota olevan lähetetty työhön toisen jäsenvaltion alueelle, kun kuljettaja suorittaa yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden, jos tieosuus itsessään koostuu kahdenvälisistä kuljetuksista. Viimeksi mainitussa tapauksessa kyseisellä osuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon.

¹³ Lähetettyinä työntekijöinä ei sen sijaan pidetä kuljettajia, jotka suorittavat kahdenvälisiä kuljetuksia (sijoittautumisjäsenvaltion ja jonkin toisen jäsenvaltion välillä) tavaroiden tai matkustajien osalta tai hoitavat kauttakululiikennettä, jossa kuljettaja ajaa jäsenvaltion halki lähtökohtaisesti kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiä tai laskematta kyydistä matkustajia.

¹⁴ Tarkemmin sanottuna unionin tuomioistuin kumoaa asetuksen 2020/1055 1 artiklan 3 alakohdan, jossa säädetään tästä velvollisuudesta.

¹⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio 20.12.2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (ks. myös lehdistötiedote [nro 145/17](#)).

¹⁶ Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston [asetus \(EY\) N:o 1072/2009](#).