



PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 173/24

U Luxembourg 4. listopada 2024.

Presuda Suda u spojenim predmetima C-541/20 do C-555/20 | Litva i dr./Parlament i Vijeće (Paket za mobilnost)

Sud je najvećim dijelom potvrdio valjanost Paketa za mobilnost

Međutim, poništio je obvezu povratka vozilâ svakih osam tjedana u prijevoznikovo operativno središte, s obzirom na to da zakonodavac Unije nije dokazao da raspolaže s dovoljno elemenata koji mu omogućuju da ocijeni proporcionalnost te mjere

Litva, Bugarska, Rumunjska, Cipar, Mađarska, Malta i Poljska¹ podnijele su Sudu tužbe za poništenje usmjerene protiv Paketa za mobilnost², koji je 2020. donijela Unija, odnosno Parlament i Vijeće³.

Te države članice osobito osporavaju:

- zabranu vozačima da svoje redovno tjedno razdoblje odmora⁴ ili tjedno razdoblje odmora koje se uzima kao nadoknada⁵ provedu u vozilu⁶;
- obvezu prijevoznika da organiziraju rad svojih vozača na način da oni budu u mogućnosti da se, tijekom radnog vremena⁷, svaka tri ili četiri tjedna⁸ vrate u prijevoznikovo operativno središte ili u svoje mjesto boravka kako bi ondje započeli ili proveli barem redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora koje se uzima kao nadoknada;
- pomicanje unaprijed⁹ datuma stupanja na snagu obveze ugradnje pametnih tahografa druge generacije te, općenito, utvrđivanje datuma stupanja na snagu navedene zabrane i obveze;
- obvezu da se vozila koja se upotrebljavaju u međunarodnom prijevozu svakih osam tjedana vrate u jedno od operativnih središta koje se nalazi u državi članici poslovnog nastana dotičnog prijevoznika;
- četverodnevno razdoblje mirovanja tijekom kojeg, nakon obavljanja kabotaže¹⁰ u državi članici domaćinu, prijevoznici (nerezidentni) ne smiju obavljati kabotažu istim vozilom u istoj državi članici;
- kvalifikaciju vozača kao „upućenih radnika” kada obavljaju kabotažu, prijevoz iz jedne u drugu državu članicu, od kojih nijedna nije država članica poslovnog nastana (u daljnjem tekstu: prekogranični prijevoz)¹¹ ili određeni kombinirani prijevoz¹², tako da imaju uvjete zaposlenja, posebno one koji se odnose na primitke od rada, koji su na snazi u državi članici domaćinu¹³.

Sud je svojom današnjom presudom odbio tužbe, osim u dijelu u kojem su usmjerene protiv obveze u pogledu povratka vozilâ, koju je poništio¹⁴. Naime, Parlament i Vijeće nisu dokazali da su prilikom donošenja te mjere raspolagali s dovoljno elemenata na temelju kojih se može ocijeniti njezina proporcionalnost.

U preostalom dijelu Sud je odbio argumente država članica tužitelja koji se odnose, osobito, na načela proporcionalnosti, jednakog postupanja i nediskriminacije, na zajedničku prometnu politiku, slobodno pružanje usluga, slobodu poslovnog nastana, slobodno kretanje robe, na načela pravne sigurnosti i zaštite legitimnih očekivanja te na zaštitu okoliša. Smatrao je da **zakonodavac Unije nije očito prekoračio granice svoje široke**

marginе prosudbe u tom području.

Sud je podsjetio na to da je slobodno pružanje usluga u području prometa podvrgnuto posebnom sustavu. Naime, **prijevoznici raspolažu pravom na slobodno pružanje usluga isključivo u mjeri u kojoj im je to pravo dodijeljeno mjerama koje je donio zakonodavac Unije, kao što su to one u okviru Paketa za mobilnost.** Osim toga, tim paketom mjera prijevoznicima se ne zabranjuje da slobodu poslovnog nastana ostvaruju osnivanjem društava kćeri u državama članicama u kojima namjeravaju obavljati prijevoz i time uspostave poslovni nastan bliže stvarnoj potražnji za svojim uslugama.

Sud je također presudio da je Paketom za mobilnost zakonodavac Unije želio osigurati **novu ravnotežu između različitih interesa o kojima je riječ, odnosno, konkretno, interesa vozača da imaju bolje socijalne uvjete i uvjete rada te interesa poslodavaca da svoje djelatnosti prijevoza obavljaju u poštenim uvjetima poslovanja.** Sektor cestovnog prijevoza tako treba postati sigurniji, učinkovitiji i društveno odgovorniji.

Zakonodavac Unije mogao je, uzimajući u obzir tu potrebu za ponovnom uspostavom ravnoteže, smatrati da veća socijalna zaštita vozača može dovesti do **povećanja troškova za određene prijevoznike.** Pravila donesena u tu svrhu proporcionalna su u odnosu na cilj koji se nastoji postići. Usto, ona se bez razlike primjenjuju u cijeloj Europskoj uniji i ne diskriminiraju prijevoznike s poslovnim nastanom u državama članicama koje se navodno nalaze „na periferiji Unije”. Ako ta pravila imaju veći utjecaj na određene prijevoznike, to je zato što su oni odabrali model poslovanja koji uključuje pružanje većine, ako ne i svih svojih usluga, korisnicima s poslovnim nastanom u državama članicama koje su udaljene od njihove države članice poslovnog nastana.

Što se tiče **zabrane provođenja redovnog tjednog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora koje se uzima kao nadoknada u vozilu,** ona **nije nova,** nego je već proizlazila iz ranijeg propisa, kako ga tumači Sud¹⁵.

Obveza prijevoznika da omoguće vozačima da se redovito vrate u prijevoznikovo operativno središte ili u svoje mjesto boravka kako bi ondje započeli ili proveli barem redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora koje se uzima kao nadoknada ne sprečava vozače da sami odaberu mjesto u kojem žele provesti svoje razdoblje odmora. Nadalje, prijevoznici mogu taj povratak povezati s povratkom vozila u svoje operativno središte u okviru njihovih uobičajenih djelatnosti ili ih organizirati korištenjem javnog prijevoza, tako da ta obveza nema nužno negativne posljedice za okoliš.

Što se tiče **pravila o upućivanju,** zakonodavac Unije je za svaku vrstu cestovnog prijevoza uzeo u obzir povezanost pružene usluge bilo s državom članicom domaćinom, bilo s državom članicom poslovnog nastana, i to kako bi se postigla pravedna ravnoteža između različitih interesa o kojima je riječ. Ta pravila nisu, kad je riječ o kabotaži, izmijenjena Paketom za mobilnost, nego su, u načelu, već proizlazila iz prethodnog regulatornog okvira u pogledu „prekograničnog prijevoza”.

Naposljetku, Sud je istaknuo da je Paketom za mobilnost zakonodavac Unije također proveo novo odvagivanje – kojim se uzimaju u obzir interesi različitih prijevoznika – otklanjanjem poteškoća koje su se pojavile u primjeni Uredbe br. 1072/2009¹⁶ zbog praksi koje su protivne privremenoj prirodi koju treba imati **kabotaža.**

Stoga je, što se konkretnije tiče **razdoblja mirovanja** za kabotažu, istaknuo da se njime, u skladu s ciljem koji se već nastojao postići prethodnim propisom, nastoji osigurati da se kabotaža ne obavlja tako da predstavlja trajnu ili stalnu djelatnost u državi članici domaćinu. Tim se razdobljem samo zabranjuje, tijekom njegova trajanja, kabotaža u državi članici domaćinu, ali se ne sprečava obavljanje drugih vrsta prijevoza, kao što je međunarodni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana ili u druge države članice, nakon kojih slijedi, ovisno o slučaju, kabotaža u tim drugim državama članicama.

NAPOMENA: Tužba za poništenje služi za poništenje akata institucija Unije koji su protivni pravu Unije. Pod određenim uvjetima države članice, europske institucije i pojedinci mogu podnijeti tužbu za poništenje Sudu ili Općem sudu. Ako je tužba osnovana, akt se poništava. Institucija o kojoj je riječ mora popuniti eventualnu pravnu prazninu nastalu poništenjem akta.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.

[Cjelovit tekst i, ovisno o slučaju, kratak prikaz](#) presude objavljuju se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293.

Snimke s objave presuda dostupne su na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Ostanite povezani!



¹ Belgija, Estonija i Latvija također su podržale jednu ili više tih država pred Sudom.

² Taj se paket sastoji od, konkretno, (1.) [Uredbe \(EU\) 2020/1054](#) Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa, (2.) [Uredbe \(EU\) 2020/1055](#) Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa i (3.) [Direktive \(EU\) 2020/1057](#) Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012.

³ Danska, Njemačka, Grčka, Francuska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Austrija i Švedska podržali su Parlament i/ili Vijeće pred Sudom.

⁴ Od najmanje 45 sati.

⁵ Odnosno više od 45 sati, koje se uzima kao nadoknada za prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora. Uzimanje stanki te dnevnih razdoblja odmora (najmanje devet sati) i skraćenih tjednih razdoblja odmora (manje od 45 sati, ali minimalno 24 sata) u vozilu i dalje je dopušteno.

⁶ Ta se razdoblja odmora moraju provoditi u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti. Poslodavac treba pokriti s time povezane troškove.

⁷ Prijevoznik, u načelu, treba o svojem trošku organizirati povratak vozača, osim ako se vozač odluči povremeno odreći takvog povratka.

⁸ Razdoblje od četiri tjedna, koje se smanjuje na tri tjedna ako je vozač prije toga uzeo dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora

⁹ Od devet i pol odnosno devet godina, ovisno o vrsti tahografa u vozilu.

¹⁰ Kabotaža je prijevoz koji unutar države članice obavlja prijevoznik koji u njoj nema poslovni nastan. Takav prijevoz nije zabranjen ako se ne obavlja na način koji podrazumijeva stalnu ili trajnu djelatnost u toj državi članici.

¹¹ Vozač koji obavlja takav „prekogranični” prijevoz smatra se upućenim u tu svrhu jer su taj vozač i taj prijevoz dostatno povezani s državnim područjem države članice domaćina.

¹² Odnosno prijevoz robe između država članica u okviru kojeg se kamion ili drugo sredstvo prijevoza robe povezano s kamionom koristi na cesti pri početnoj ili završnoj dionici putovanja, a u drugoj dionici, željezničkim ili unutarnjim plovnim putom ili pomorskim prijevozom. Vozač se ne smatra upućenim kada odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, ako sama ta cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz. U potonjem slučaju priroda usluge koja se pruža tijekom navedene dionice usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana.

¹³ Suprotno tomu, ne smatraju se upućenima vozači koji obavljaju „bilateralni” prijevoz (između države poslovnog nastana i druge države članice) robe odnosno putnika, ili provoz kroz državno područje države članice, u okviru kojeg vozač prolazi kroz državno područje države članice, u načelu, bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.

¹⁴ Točnije, Sud je poništio članak 1. točku 3. Uredbe 2020/1055, kojom se predviđa ta obveza.

¹⁵ Presuda Suda od 20. prosinca 2017., Vadrans, [C-102/16](#) (vidjeti također priopćenje za medije [br. 145/17](#)).

¹⁶ [Uredba \(EZ\) br. 1072/2009](#) Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta