

Eelotsusetaotlus, mille on esitanud Bundesfinanzhof (Saksamaa) 21. oktoobril 2020 – L Fund versus Finanzamt D**(Kohtuasi C-537/20)**

(2021/C 19/27)

Kohtumenetluse keel: saksa

Eelotsusetaotluse esitanud kohus

Bundesfinanzhof

Põhikohtuasja pooled

Kassatsioonkaebuse esitaja: L Fund

Vastustaja kassatsioonimenetluses: Finanzamt D

Menetlusosaline: Bundesministerium der Finanzen

Eelotsuse küsimused

Kas EÜ asutamislepingu artikliga 56 (nüüd: Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 63) on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad ette, et residendist eriotstarbelised kinnisvarafondid, mille investoriteks on üksnes mitte-residendid, on tulumaksust vabastatud, kuid mitteresidendist eriotstarbelistel kinnisvarafondidel, mille investoriteks on üksnes mitteresidendid, on riigisiselt saadavat üüritulu puudutavas osas piiratud tulumaksukohustus?

23. oktoobril 2020 esitatud hagi – Leedu Vabariik versus Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu**(Kohtuasi C-541/20)**

(2021/C 19/28)

Kohtumenetluse keel: leedu

Pooled

Hageja: Leedu Vabariik (esindajad: advokatas K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė ja R. Petravičius)

Kostjad: Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu

Hageja nõuded

Hageja palub Euroopa Kohtul:

1. Tühistada direktiivi (EL) 2020/1057⁽¹⁾ artikli 1 lõiked 3 ja 7, mis sätestavad nõude kohaldada töötajate lähetamise norme (piiriülestele) vedudele ja kabotaažvedudele direktiivi 96/71/EÜ tähenduses. Kui direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõikeid 3 ja 7 ei ole võimalik tühistada selle direktiivi sisu muutmata, palub Leedu Vabariik tühistada direktiiv 2020/1057 tervenisti;
2. Tühistada määruse 2020/1054⁽²⁾ artikli 1 punkti 6 alapunkt d osas, milles selles sätestatud kohustus nõuab veoettevõtjatelt, et nad tagaksid sõidukijuhtide naasmise oma elukohta või tööandja tegevuskohta iga nelja nädala järel. Kui nimetatud sätte osa ei ole võimalik tühistada, siis palub Leedu Vabariik tühistada viidatud säte tervenisti;
3. Tühistada määruse 2020/1054 artikkel 3 osas, milles see näeb ette, et määrusesse (EÜ) nr 561/2006 tehtud muudatused jõustuvad kahekümndal päeval pärast määruse 2020/1054 avaldamist Euroopa Liidu Teatajas (20. augustil 2020). Kui määruse 2020/1054 artiklit 3 ei ole võimalik tühistada, ilma et see mõjutaks selle määruse muid sätteid, siis palub Leedu Vabariik tühistada määrus 2020/1054 tervenisti;

4. Mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

Väited ja peamised argumendid

Leedu Vabariik esitab oma hagi põhjendamiseks järgmised väited:

1. Nähes ette nõude, et töötajate lähetamise reegleid tuleb kohaldada rahvusvahelistele (piiriülestele) ja kabotaažvedudele, mis ei ole kahepoolsed, **on direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõiked 3 ja 7 vastuolus:**

1.1 **Võrdse kohtlemise põhimõttega**, kui võrd vedude valikuline jaotamine on täiesti alusetu ja tekitab sama ettevõtte töötajate tasustamisel topeltstandardeid, olgugi et nende töö sisu on sama. Selle tulemusel kehtestati lähetamist reguleerivad normid objektiivsete kriteeriumide puudumisel, rikkudes seeläbi „võrdse töö eest võrdse tasu“ põhimõtet ja eirates Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 20 sätestatud võrdse kohtlemise põhimõtet;

1.2 **Proportsionaalsuse põhimõttega**, kui võrd ELi institutsioonid esiteks kehtestasid erinevad maksmise korrad sama tööd tegevatele sõidukijuhtidele; teiseks jätsid arvesse võtmata rahvusvaheliste vedude eripära; kolmandaks jätsid arvesse võtmata rahvusvaheliste vedude valdkonnas tegutsevate isikute erakordselt suurt liikuvust; neljandaks, kuna nad panid endi kehtestatud kriteeriumidega põhjendamatult suure halduskoormuse väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, tegid nad ilmselge vea ja võtsid vastu meetme, mis on taotletava eesmärgi suhtes ebaproportsionaalne;

1.3 **Hea õigusloome põhimõttega**, kui võrd ELi institutsioonidel paluti vaidlustatud sätete mõjuhindangu tegemist või esitada põhjendus, miks niisugune hinnang ei ole vajalik.

2. **Määruse 2020/1054 artikli 1 punkti 6 alapunkt d**, mis näeb veoettevõtjatele ette kohustuse tagada, et nende juhid naasevad oma elukohta või tööandja tegevuskohta iga nelja nädala järel, **on vastuolus:**

2.1 **ELTL artikliga 45**, kui võrd sõidukijuhtidele pandud kohustus naasta oma elukohta või tööandja tegevuskohta, ilma igasuguse võimaluseta endil valida, kus nad soovivad oma puhkeajaga veeta, rikub nende kui töötajate liikumisvabadust;

2.2 **ELTL artikliga 26 ja diskrimineerimiskeelu üldpõhimõttega**, kui võrd töötajate vaba liikumine on piiratud ja neid, kes töötavad ELi ääreala liikmesriikides asuvate veoettevõtjate jaoks, diskrimineeritakse seeläbi, et kohustatakse puhkamiseks naasma oma elukohta või tööandja tegevuskohta, kuna nad on seetõttu sunnitud läbima märkimisväärseid vahemaid ja kulutama oluliselt rohkem aega kui sõidukijuhid, kes töötavad veoettevõtjate jaoks liikmesriikides, mis asuvad Euroopa Liidu keskosas; selleks, et töötajate naasmist käsitlevat sätet rakendada, leiavad ELi ääreala liikmesriikides asuvad veoettevõtjad end ebasoodsamas olukorras võrreldes teiste siseturul tegutsevate ettevõtjatega;

2.3 **ELL artikli 3 lõikega 3, ELTL artiklitega 11 ja 191 ning ELi keskkonna ja kliimamuutuste poliitikaga**, kui võrd nõue tagada sõidukijuhtide kohustuslik naasmine iga nelja nädala järel toob kaasa Euroopa Liidu liikluse, nende sõidukijuhtide arvu, kes naasevad tühjaks laaditud haagistega, teiste korraldatud vedude arvu, tarbitud kütusekoguse ja CO₂ õhuheite kunstliku suurenemise;

2.4 **Proportsionaalsuse põhimõttega**, kui võrd sõidukijuhtide kohustuslik korraline naasmine, mis on nimetatud sättes ette nähtud, on ilmselgelt ebaproportsionaalne ja sobimatu meede, arvestades avalikult välja kuulutatud eesmärgi parandada töötajate puhkeaja tingimusi.

3. **Määruse 2020/1054 artikkel 3**, mis näeb ette kuupäeva, millal see määrus jõustub (20. august 2020), ilma et see näeks ette üleminekuperioodi, eriti arvestades kohustust viivitamatult kohaldada esiteks määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikesse 8 tehtud muudatusi, millega keelatakse puhkeperioodide tegemine sõiduki kabiinis, ja teiseks määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikesse 8a tehtud muudatusi, mis on seotud kohustusega tagada, et sõidukijuhid naasevad on elukohta iga nelja nädala järel, **on vastuolus:**

- 3.1 **Proportsionaalsuse põhimõttega**, kuivõrd määrates jõustumise kuupäevani kuluvaks perioodiks 20 päeva on ELi institutsioonid esiteks jätnud arvestamata asjaolu, et liikmesriikidel ja vedajatel ei ole objektiivsetel põhjustel ja üleminekuperioodi puudumisel võimalik muudetud kohustustega kohanduda, ja teiseks ei ole nad esitanud ühtki väidet, millega põhjendada nende uute nõuete jõustamise kiireloomulisust;
- 3.2 **ELTL artiklis 296 sätestatud põhjendamiskohustusega**, kuivõrd ELi institutsioonid olid ettepaneku läbivaatamisel mõjuanalüüsi ja muude allikate tõttu teadlikud, et esiteks keeld veeta asjaomastel perioodidel uneaega kabiinis ei oleks tegelikkuses suurema osa liikmesriikide (kuna alternatiivsed majutusvõimalused ei ole piisavad) ja veoettevõtjate puhul kohaldatav, teiseks kohustus tagada, et sõidukijuhid naasevad oma elukohta või tööandja tegevuskohta, tooks kaasa praktilisi raskusi, kuna selle kohustuse rakendamise eeskirjad ei ole selged, mistõttu paluti ELi institutsioonidel esitada väiteid, millega põhjendada üleminekuperioodi või õigusnormide jõustamise edasilükkamise puudumist.
- 3.3 **Lojaalse koostöö põhimõttega**, kuivõrd ELi institutsioonid mitte üksnes jätsid täielikult põhjendamata vajaduse tagada, et viivitamatult jõustataks keeld veeta asjaomastel perioodidel öö sõiduki kabiinis ja kohustus tagada, et sõidukijuhid naasevad oma elukohta, vaid jätsid ka arvesse võtmata liikmesriikide ja huvitatud poolte esitatud andmed, mis puudutavad objektiivseid takistusi ja vajadust näha ette üleminekuperiood, mis võimaldaks muudetud õigusnormiks valmistuda.

- (¹) 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 (ELT 2020, L 249, lk 49).
- (²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT 2020, L 249, lk 1).

23. oktoobril 2020 esitatud hagi – Leedu Vabariik versus Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu

(Kohtuasi C-542/20)

(2021/C 19/29)

Kohtumenetluse keel: leedu

Pooled

Hageja: Leedu Vabariik (esindajad: *advokatas* K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė ja R. Petravičius)

Kostjad: Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu

Hageja nõuded

Hageja palub Euroopa Kohtul:

- Tühistada määruse 2020/1055 (¹) artikli 1 punkt 3 osas, milles see lisab määrusesse (EÜ) nr 1071/2009 (²) artikli 5 lõike 1 punkti b, mille kohaselt: „*peab ettevõtja asukohariigis [...] korraldama oma sõidukipargi tegevust selliselt, et oleks tagatud ettevõtja käsutuses olevate rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate sõidukite tagasipöördumine ühte selles liikmesriigis asuvasse tegevuskohta vähemalt kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest*“;
- Tühistada määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 4 alapunkt a, millega muudetakse määruse (EÜ) nr 1072/2009 (³) artiklit 8, lisades sellesse lõike 2a, mille kohaselt: „*vedajad ei tohi teha sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kabotaažvedusid samas liikmesriigis nelja päeva jooksul pärast nende poolt teostatud kabotaažveo lõppu selles liikmesriigis*“;