

- 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 **Lojalse 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*“;

— mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

Väited ja peamised argumendid

Leedu Vabariik esitab oma hagi põhjendamiseks järgmised väited:

1. **Määruse 2020/1055 artikli 1 punkt 3** osas, milles see lisab määrusesse (EÜ) nr 1071/2009 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*“, **on vastuolus:**
 - 1.1 **ELL artikli 3 lõikega 3, ELTL artiklitega 11 ja 191 ning ELi keskkonna ja kliimamuutuste poliitikaga.** Nõue naasta töandja tegevuskohta suurendab nende sõidukite arvu, mis sõidavad Euroopa teedel tühjaks laaditud sõidukitega, samuti CO₂ heitkoguseid ja keskkonnareostust. ELi institutsioonid jätsid vaidlustatud sätte vastuvõtmisel arvestamata meetmed, mis on seotud Euroopa Liidu keskkonna- ja kliimamuutuste poliitikaga, eriti nõuded, mis puudutavad keskkonnakaitset ja keskkonnakaitsealaseid eesmärke, mida edendab Euroopa roheline kokkulepe ja mida on kinnitanud Euroopa Liidu Nõukogu;
 - 1.2 **ELTL artikliga 26 ja diskrimineerimiskeelu üldpõhimõttega.** Vaidlustatud sätte on kaitsemeede, millega ELi veoteenuste turg on ära jaotatud, konkurentsile piiratud ja diskrimineeriv kord nende liikmesriikide veoettevõtjate suhtes, mis asuvad geograafiliselt Euroopa Liidu äärealadel (äärealade liikmesriigid). See sätte on diskrimineeriv rahvusvaheliste maanteevedude sektori suhtes võrreldes teiste veosektoritega.
 - 1.3 **ELTL artikli 91 lõikega 2 ja artikliga 94.** ELi institutsioonidel paluti arvesse võtta asjaolu, et vaidlustatud sätel on eriti suur mõju Euroopa Liidu äärealade liikmesriikide elustandardile ja tööhõivele ja see mõjutab negatiivselt äärealadel asuvate veoettevõtjate majanduslikku olukorda; ELi institutsioonid aga jätsid selle kohustuse täitmata;
 - 1.4 **Hea õigusloome põhimõttega**, kuivõrd vaidlustatud sätte **võeti vastu nii, et jäeti täielikult hindamata selle mõju** ja põhjalikult analüüsimata selle negatiivsed sotsiaalsed ja majanduslikud tagajärjed ning mõju keskkonnale;
 - 1.5 **Proportsionaalsuse põhimõttega**, kuivõrd nõue, et sõiduk peab regulaarselt naasma, on ilmselgelt ebaproportsionaalne meede ja avalikult välja kuulutatud eesmärgi, milleks on võitlus nn riulifirmadega, saavutamiseks sobimatu.
2. **Määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 4 alapunkt a**, millega muudetakse määruse (EÜ) nr 1072/2009 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*“, **on vastuolus:**
 - 2.1 **ELL artikli 3 lõikega 3 ja ELTL artiklitega 11 ning 191**, kuna pärast kabotaažvedu kohustuslik neljapäevane tegevusest hoidumise periood suurendab Euroopa Liidu teedel tühjaks laaditud sõidukite voolu ja toob kaasa suurenenud CO₂ heited ja keskkonnareostuse. Sel põhjusel on vaidlustatud sätte vastuolus aluslepingutes kinnitatud nõudega, et Euroopa Liidu transpordipoliitika rakendamisel tuleb tähelepanu pöörata keskkonnakaitse nõuetele ja Euroopa roheline kokkulepe eesmärkidele;
 - 2.2 **ELTL artikliga 26 ja diskrimineerimiskeelu põhimõttega.** Pärast kabotaažvedu kohustuslik neljapäevane tegevusest hoidumise periood tekitab siseturu toimimise ja tarneahela tõhususe piiranguid. Maanteevedude turu jaotamine on toonud kaasa väiksemate liikmesriikide ja Euroopa Liidu äärealade liikmesriikide diskrimineerimise, andes samal ajal õigusvastase ja põhjendamatu eelise suurtele ELi keskosas asuvatele liikmesriikidele pelgalt viimaste geograafilise asukoha tõttu;
 - 2.3 **ELTL artikli 91 lõikega 2 ja artikliga 94**, kuivõrd vaidlustatud sätte võeti vastu jättes täielikult arvestamata negatiivseid tagajärgi väiksematest liikmesriikidest ja Euroopa Liidu äärealade liikmesriikidest pärit veoettevõtjate majanduslikule olukorrale ning elustandardile ja tööhõivele neis liikmesriikides;

2.4 **Hea õigusloome põhimõttega**, kuivõrd vaidlustatud säte võeti vastu nii, et jäeti täielikult hindamata selle mõju ja põhjalikult analüüsimata selle negatiivsed sotsiaalsed ja majanduslikud tagajärjed ning mõju keskkonnale;

2.5 **Proportsionaalsuse põhimõttega**, kuivõrd pärast kabotaažvedu kohustuslik neljapäevane tegevusest hoidumise periood on sobimatu meede, mis on ebaproportsionaalne kavandatavate eesmärgi puhul, milleks on selgitada kabotaaži reguleerivaid põhimõtteid ja suurendada nende rakendamise tõhusust.

- (¹) 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 (ELT 2020, L 249, lk 17).
- (²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT 2009, L 300, lk 51).
- (³) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009, rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2009, L 300, lk 72).

23. oktoobril 2020 esitatud hagi – Bulgaaria Vabariik versus Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu

(Kohtuasi C-543/20)

(2021/C 19/30)

Kohtumenethuse keel: bulgaaria

Pooled

Hageja: Bulgaaria Vabariik (esindajad: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Kostjad: Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu

Hageja nõuded

- tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määruse (EL) 2020/1054 (¹), 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, artikli 1 lõike 6 punktid c ja d;
- teise võimalusena juhul, kui Euroopa Kohus leiab, et põhinõuet tühistada vaidlustatud määrus osaliselt ei ole võimalik rahuldada, tühistada 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, täielikult;
- mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

Väited ja peamised argumendid

Hagi põhjenduseks esitab hageja viis väidet:

1. Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELTL“) artikli 21 lõike 1 ja artikli 45 ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artikli 45 lõike 1 rikkumine;