

Teine väide: hageja väidab, et kostjad on rikkunud võrdse kohtlemise põhimõtet ja diskrimineerimiskeeldu, nagu seda on tunnustatud ETL artikliga 18 ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklitega 21 ja 21, ELL artikli 4 lõikega 2 tunnustatud põhimõtet, mille kohaselt liikmesriigid on aluslepingute ees võrdsed, ning osas, milles Euroopa Kohus seda vajalikuks peab, ETL artikli 95 lõiget 1.

Kolmas väide: hageja väidab, et kostjad on rikkunud ETL artikli 91 lõiget 1.

Neljas väide: hageja väidab, et kostjad on rikkunud ETL artikli 91 lõiget 2 ja ETL artiklit 90 koostoimes ELL artikli 3 lõikega 3 ning ETL artiklit 94.

Viies väide: hageja väidab, et kostjad on rikkunud ETL artikleid 34 ja 35 ning et see rikkumine ei ole ETL artikli 36 alusel põhjendatav, samuti artikli 58 lõiget 1 koostoimes ETL artikliga 91 või, teise võimalusena, ETL artiklit 56.

(¹) ELT 2020, L 249, lk 49.

26. oktoobril 2020 esitatud hagi – Ungari versus Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu

(Kohtuasi C-551/20)

(2021/C 19/38)

Kohtumenetluse keel: ungari

Pooled

Hageja: Ungari (esindajad: M. Z. Fehér ja K. Szijjártó)

Kostjad: Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu

Hageja nõuded

Hageja palub Euroopa Kohtul tühistada

- määruse 2020/1054 (¹) artikli 1 punkti 6 alapunkt c ja artikli 2 lõige 2 või teise võimalusena kõik need sätted, millega eespool nimetatud sätted moodustavad lahutamatu terviku;
- määruse 2020/1055 (²) artikli 1 punkt 3 osas, milles sellega muudetakse määruse 1071/2009/EÜ artiklit 5, lisades selle lõikele 1 uue punkti b, või teise võimalusena kõik need sätted, millega eespool nimetatud sätted moodustavad lahutamatu terviku;
- direktiivi 2020/1057 (³) artikkel 1 ning teiseks selle artikli 1 lõige 6 või kolmanda võimalusena kõik need sätted, millega eespool nimetatud sätted moodustavad lahutamatu terviku;
- mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja nõukogult.

Väited ja peamised argumendid

1. Määruse 2020/1054 vaidlustatud sätteid käsitlevad õiguslikud argumendid

määruse 2020/1054 artikli 1 punkti 6 alapunktis c toodud sätet – mille kohaselt regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45-tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või veeta sõidukis – on praktiliselt võimatu täita, kuna ei ole nii palju sobivaid puhkekohti, kui palju oleks vaja. See kohustus on õigussubjektide – sõidukijuhtidele ja veoettevõtjatele – jaoks ebaproportsionaalselt koormav ning tähendab seda, et seadusandjad on teinud ilmselge hindamisvea. Sellise hindamisveaga on sama moodi tegemist juhul, kui seadusloome menetluses ei kontrollitud üldse vaidlustatud sättes esitatud nõuetele vastavate sobivate puhkekohtade olemasolu, nende hulka, asukohta, hoolimata sellest, et seoses sellega oli tekkinud tõsiseid kahtlusi.

Määruse 2020/1054 **artikli 2 punkt 2**, milles on kindlaks määratud sõidukitesse teise generatsiooni (V2) aruka sõidumeeriku paigaldamise kuupäev, on Ungari valitsuse väitel õigusvastane. Esiteks on selle vastuvõtmisel tehtud viga ning on rikutud proportsionaalsuse põhimõtet, kuna ei ole kontrollitud selle tähtaja varasemale kuupäevale toomise majanduslikke ja ühiskondlikke mõjusid. Seadusandjad on teiseks rikkunud majandustegevuses osalejate õiguspärast ootust ning õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtteid. Kolmandaks rikub see säte käsitleb liidu majandusliku konkurentsivõime säilitamist käsitlevat nõuet, mis on kehtestatud ETL artikli 151 teises lõigus, kuna praegu ei puuduta sarnane nõue riikides, mis ei ole liidu liikmesriigid, asutatud ettevõtjate sõidukeid, mistõttu neil ettevõtjatel on ilmselgelt konkurentsieelis võrreldes liidu ettevõtjatega.

2. Määruse 2020/1055 vaidlustatud sätteid käsitlevad õiguslikud argumendid

Ungari valitsuse seisukohal on sõiduki iga kaheksa nädala tagant tagasipöördumise kohustus vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega ning on ilmselge hindamisvea tagajärg, kuna ei Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole teinud mitte mingit mõjuhindamist selle kohustuse majanduslike, ühiskondlike ja keskkonnamõjude suhtes, mistõttu tal puudus igasugune teave selle kohta, kas see uus kohustus on proportsionaalne. Seadusandjad rikkusid seeläbi ka ettevaatuspõhimõtet, kuivõrd nad ei ole hinnanud selle meetme keskkonnamõjusid. Selle meetme tõttu peavad veokid mitmel juhul tagasi pöörduma tühjalt, mis tekitab liidu tasandil süsinikdioksiidi olulisi heitkoguseid.

See nõue rikub teiseks diskrimineerimiskeelu põhimõtet, kuna see mõjutab erinevalt ELi keskel ja selle piiriäärsetes piirkondades – eelkõige nn „EL13 liikmesriikides“ – asuvaud vedajaid. ETL artikli 91 lõike 2 ning artikli 94 kohaselt oleks seadusandjatel tulnud arvesse võtta erilisi tingimusi neis riikides ning nad oleks pidanud hoiduma selliste õigusnormide vastuvõtmisest, millel on diskrimineeriv mõju.

3. Direktiivi 2020/1057 vaidlustatud sätteid käsitlevad õiguslikud argumendid

Ungari valitsus palub esimese nõudena tühistada direktiivi 2020/1057 artikkel 1, mis sisaldab „sõidukijuhtide lähetamise erinorme“. Ta on seisukohal, et „erinormid“ on õigusvastased, kuna rahvusvahelisi vedusid tegevaid sõidukijuhte ei saa lugeda sellisteks isikuteks, kes direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punkti a kohaselt tegelevad riikidevaheliste meetmete rakendamise ja, mistõttu neile ei saa laieneda nimetatud direktiivi sätted.

Ungari valitsus palub teiseks tühistada direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõige 6, võttes arvesse, et seadusandjad on rikkunud võrdse kohtlemise põhimõtet osas, milles nn sõidukijuhtiga kombineeritud vedudele ei laiene direktiivi artikli 1 lõikes 3 toodud erand, mis käsitleb kahepoolseid vedusid. Ungari Valitsus väidab peale ka seoses selle sättega, et puudub mõjuhindamine ning et seoses sellega on rikutud proportsionaalsuse põhimõtet ning et seadusandjad on teinud ilmselge kaalutusvea.

(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 (ELT 2020, L 249, lk 1).

(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 (ELT 2020, L 249, lk 17).

(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 (ELT 2020, L 249, lk 49).