



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

21. detsember 2023*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Rahvusvaheline kaupade autovedu – Määrus (EÜ) nr 1072/2009 – Artiklid 8 ja 9 – Määrus (EÜ) nr 561/2006 – Puhkeaeg – Liikmesriigi õigusnormid, millega lubatakse kiirteevõrgu ääres asuvatel avalikel puhkealadel parkida maksimaalselt 25 tundi – Autoveoteenuste osutamise vabaduse riive – Tõendamiskoormis

Kohtuasjas C-167/22,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 4. märtsil 2022 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Grønfeldt ja P. Messina, hiljem L. Grønfeldt, P. Messina ja G. Wilms ning lõpuks P. Messina,

hageja,

keda toetab:

Poola Vabariik, esindaja: B. Majczyna,

menetlusse astuja,

versus

Taani Kuningriik, esindajad: J. Farver Kronborg, V. Pasternak Jørgensen ja M. Søndahl Wolff, hiljem J. Farver Kronborg, C. Maertens ja M. Jespersen,

kostja,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president A. Prechal, kohtunikud F. Biltgen, N. Wahl, J. Passer (ettekandja) ja M. L. Arastey Sahún,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: ametnik C. Strömholm,

arvestades kirjalikku menetlust ja 25. mai 2023. aasta kohtuistungil esitatut,

* Kohtumenetluse keel: taani.

olles 7. septembri 2023. aasta kohtuistungil ära kuulunud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Taani Kuningriik kehtestas eeskirja, mille kohaselt on maksimaalne parkimisaeg Taani kiirteevõrgu avalikel puhkealadel 25 tundi (edaspidi „25 tunni reegel“), siis on Taani Kuningriik rikkunud kohustusi, mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2009, L 300, lk 72) artiklites 1, 8 ja 9 esitatud veoteenuste osutamise vabadust käsitlevatest sätetest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Määrus nr 1072/2009

- 2 Määruse nr 1072/2009 põhjendused 2, 4, 5 ja 13 on sõnastatud järgmiselt:
 - „(2) Ühise transpordipoliitika kehtestamine toob muu hulgas kaasa ühenduse territooriumil toimuva veoste autoveo turule pääsemise suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kehtestamise, samuti nende tingimuste sätestamise, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad liikmesriigis veoteenuseid osutada. Need eeskirjad peavad olema kehtestatud viisil, mis aitaks kaasa autoveo siseturu sujuvale toimimisele.
- [...]
- (4) Ühise transpordipoliitika kehtestamine eeldab, et kõrvaldatakse kõik veoteenuseid osutavale isikule kehtestatud piirangud, mis põhinevad tema kodakondsusel või asjaolul, et ta on asutatud mõnes muus liikmesriigis kui selles, kus teenuseid kavatsetakse osutada.
- (5) Selleks, et seda tõrgeteta ja paindlikult saavutada, tuleks ette näha ajutine kabotaažikord, kuni autoveoturu ühtlustamine ei ole veel lõpule viidud.
- [...]
- (13) Riigisiseste veoteenuste osutamise õiguse teatavas liikmesriigis peaksid kooskõlas käesoleva määrusega saama ajutiselt vedajad, kellel on käesoleva määrusega ettenähtud ühenduse tegevusluba, või vedajad, kellel on luba osutada ajutiselt teatavat liiki rahvusvahelisi veoteenuseid, omamata kõnealusel liikmesriigis registrijärgset või muud asukohta. Kui selliseid kabotaažvedusid tehakse, tuleks nende suhtes kohaldada ühenduse õigusakte, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist) ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning

tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1; parandus ELT 2009, L 70, lk 19)] ja vastuvõtvas liikmesriigis kindlaksmääratud valdkondades kehtivaid siseriiklikke õigusakte.“

3 Selle määruse artiklis 1 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse territooriumil rendi või tasu eest tehtavate veoste rahvusvaheliste autovedude suhtes.

[...]

4. Käesolevat määrust kohaldatakse mitteresidendist vedaja teostatava ajutise riigisisese veoste autoveo suhtes, nagu on ette nähtud III peatükiga.

[...]“.

4 Määruse artiklis 2 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

2) „rahvusvaheline vedu“ –

- a) koormaga vedu sõidukiga, mille lähte- ja sihtkoht on kahes erinevas liikmesriigis ja mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;
- b) liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;
- c) kolmandate riikide vahel toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi, või
- d) punktides a, b ja c osutatud veoga seotud tühisõit;

[...]

6) „kabotaažveod“ – rendi või tasu eest tehtavad riigisisesed veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt kooskõlas käesoleva määrusega;

[...]“.

5 Sama määruse III peatükk „Kabotaažveod“ sisaldab artikleid 8–10.

6 Määruse nr 1072/2009 artiklis 8 „Üldpõhimõte“ on sätestatud:

„1. Rendi või tasu eest veoste vedajal, millel on ühenduse tegevusluba ja mille juhul, kui ta on kolmanda riigi kodanik, on juhitunnistus, on käesolevas peatükis sätestatud tingimustel õigus teha kabotaažvedusid.

2. Kui saabuva rahvusvahelise veoga veetud veosed on kohale toimetatud, lubatakse lõikes 1 osutatud vedajal pärast teisest liikmesriigist või kolmandast riigist vastuvõtvasse liikmesriiki toimuvat rahvusvahelist vedu teha ühe ja sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kuni kolm kabotaažvedu. Kabotaažveo raames toimuv viimane koorma

mahalaadimine enne vastuvõtvast liikmesriigist lahkumist leiab aset seitsme päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvast liikmesriigis.

Vedajad võivad esimeses lõigus osutatud tähtaja jooksul teha mõned või kõik esimese lõigu kohaselt lubatud kabotaažveod kõigis liikmesriikides, tingimusel et need piirduvad ühe kabotaažveoga liikmesriigi kohta kolme päeva jooksul pärast sõiduki tühjana saabumist kõnealuse liikmesriigi territooriumile.

[...]“.

7 Määruse artiklis 9 „Kabotaažvedude suhtes kohaldatavad eeskirjad“ on sätestatud:

„1. Kui ühenduse õigusaktides ei ole sätestatud teisiti, peavad kabotaažveod olema kooskõlas vastuvõtvast liikmesriigis kehtivate õigus- ja haldusnormidega, mis käsitlevad järgmisi valdkondi:

- a) veolepingut reguleerivad tingimused;
- b) maantee sõidukite mass ja mõõtmed;
- c) teatavate veoseliikide, eelkõige ohtlike veoste, kiirestiriknevate toiduainete ja elusloomade veo kohta kehtivad nõuded;
- d) sõiduaeg ja puhkeperioodid;
- e) veoteenuste käibemaks.

[...]

2. Selleks et vältida mis tahes diskrimineerimist kodakondsuse või registrijärgse asukoha alusel, tuleb lõikes 1 osutatud õigus- ja haldusnorme kohaldada mitteresidentidest vedajate suhtes samadel tingimustel kui need, mis vastuvõttev liikmesriik esitab oma kodanikele.“

Määrus nr 561/2006

8 Määruse nr 561/2006 artikli 2 lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolevat määrust kohaldatakse autoveo korral, mille puhul on tegemist:

- a) kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, [...]

[...]“.

9 Määruse artikkel 4 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

- f) *puhkeaeg* – mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada;
- g) *ööpäevane puhkeperiood* – ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab “regulaarset ööpäevast puhkeperioodi” ja “lühendatud ööpäevast puhkeperioodi”:
- *regulaarne ööpäevane puhkeperiood*: vähemalt 11tunnine puhkeperiood. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib aga jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku,
 - *lühendatud ööpäevane puhkeperiood*: vähemalt 9tunnine, kuid lühem kui 11tunnine puhkeperiood;
- h) *iganädalane puhkeperiood* – iganädalane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab *regulaarset iganädalast puhkeperioodi* või *lühendatud iganädalast puhkeperioodi*:
- *regulaarne iganädalane puhkeperiood*: vähemalt 45tunnine puhkeperiood,
 - *lühendatud iganädalane puhkeperiood*: puhkeperiood, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt artikli 8 lõikes 6 sätestatud tingimustele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini;
- [...]“.

10 Määruse II peatükk „Sõiduki meeskond, meeskond, ja puhkeperioodid“ sisaldab artikleid 5–9.

11 Määruse nr 561/2006 artiklis 6 on sätestatud:

„1. Ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi.

Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.

2. Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi ja viia [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta] direktiivis 2002/15/EÜ [autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT 2002, L 80, lk 35; ELT eriväljaanne 05/04, lk 224)] sätestatud iganädalase tööaja ülemmäära ületamiseni.

3. Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.

[...]“.

12 Määruse artiklis 8 on sätestatud:

„1. Juht peab kinni pidama ööpäevastest ja iganädalastest puhkeperioodidest.

2. 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi peab juht olema võtnud uue ööpäevase puhkeperioodi.

Kui ööpäevase puhkeperioodi 24tunnisesse ajavahemikku jääv osa moodustab vähemalt 9 tundi, kuid vähem kui 11 tundi, loetakse kõnealune ööpäevane puhkeperiood vähendatud ööpäevaseks puhkeperioodiks.

[...]

6. Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

- kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või
- üks regulaarne iganädalane puhkeperiood ja üks vähendatud iganädalane vähemalt 24tunnine puhkeperiood. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõppu.

7. Iganädalaste puhkeperioodide vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkeaeag tuleb võtta koos teise vähemalt üheksa tunni pikkuse puhkeperioodiga.

8. Juhi valikul võib ööpäevaseid puhkeperioode ja vähendatud iganädalasi puhkeperioode, mida ei kasutata sõiduki tavalises paiknemiskohas, veeta sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega iga juhi jaoks ega liigu.

[...]“.

13 Määruse III peatüki „Veoettevõtja vastutus“ artikli 10 lõikes 2 on sätestatud:

„Veoettevõtja korraldab lõikes 1 nimetatud juhtide töö nii, et juhid saavad kinni pidada [...] käesoleva määruse II peatükist. Veoettevõtja peab juhti nõuetekohaselt juhendama ja regulaarselt kontrollima [...] käesoleva määruse II peatüki täitmist.“

Taani õigus

14 Taani õigusaktides ega haldusnormides ei ole 25 tunni reeglit otsesõnu sätestatud. See nähti ette pärast Taani valitsuse ja Taani Rahvapartei kokkulepet 2018. aasta rahandusseaduse kohta ning maanteeamet rakendas seda liiklusseaduse (færdselsloven) § 92 lõike 1 alusel. See hakkas kehtima 1. juulil 2018.

Kohtueelne menetlus

15 Pärast seda, kui komisjon oli saatnud Taani Kuningriigile 25 tunni reegli kohta teabenõude, otsustas ta algatada rikkumismenetluse, kuna ei olnud täidetud kohustust tagada veoteenuste osutamise vabadus, mida reguleerib määrus nr 1072/2009. Taani Kuningriigile ELTL artikli 258 alusel 20. juulil 2018 saadetud ametlikus kirjas tõi komisjon sisuliselt esile, et kuigi 25 tunni

reegel ei too otseselt kaasa diskrimineerimist, kujutab see endast siiski veoteenuste osutamise vabaduse piirangut, kuna see ei mõjuta veoteenuseid osutavaid Taani ja mitteresidentist ettevõtjaid ühtemoodi.

- 16 Taani Kuningriik vastas 20. septembri 2018. aasta kirjaga, milles ta eitas mis tahes rikkumist selles küsimuses. Ta esitas 19. veebruaril 2019 täiendava teabe, mida komisjon oli vahepeal nõudnud.
- 17 Kuna komisjon leidis, et Taani Kuningriigi poolt ametlikule kirjale vastuseks esitatud argumendid ning sellele järgnenud kirjavahetuse käigus selle liikmesriigi esitatud andmed ja selgitused ei ole veenvad, saatis ta 15. mai 2020. aasta kirjaga Taani Kuningriigile ETL artikli 258 alusel põhjendatud arvamuse määruse nr 1072/2009 artiklites 1, 8 ja 9 sätestatud veoteenuste osutamise vabadust käsitlevatest eeskirjadest tulenevate kohustuste rikkumise kohta.
- 18 Põhjendatud arvamuses selgitas komisjon, et tema arvates kujutab 25 tunni reegel endast piirangut, mis riivab veoteenuste osutamise vabadust, kuna see mõjutab mitteresidentist vedajaid tugevamalt kui Taani vedajaid. Ta märkis veel, et seda piirangut ei saa põhjendada Taani Kuningriigi nimetatud eesmärkidega, kuna 25 tunni reegel ei ole nende eesmärkide saavutamiseks sobiv ja/või on selle ulatus suurem kui nende eesmärkide saavutamiseks vajalik.
- 19 Taani Kuningriik väitis oma 14. septembri 2020. aasta vastuses põhjendatud arvamusele, et kõnealune 25 tunni reegel on liidu õigusega kooskõlas. Nimelt ei kujuta see reegel endast veoteenuste osutamise vabaduse piirangut, kuna seda kohaldatakse nii Taani kui ka mitteresidentist vedajate suhtes ning viimati nimetatutel on Taanis muid parkimisvõimalusi.
- 20 Taani väidab, et igal juhul on 25 tunni reegel põhjendatud õiguspärase eesmärkidega, milleks on tagada parkimisalade suurem läbilaskevõime, et juhid saaksid võtta vaheaegu ja lühendatud puhkeperioode; lõpetada ebaseaduslik ja liiklusohulik parkimine kiirteede laienditel; tagada puhkealade nõuetekohane toimimine võideldes pikaajalise parkimise negatiivsete tagajärgede vastu ning tagada sõidukijuhtidele hea keskkond ja head töötingimused, sest Taani kiirteede puhkealad ei ole pikaajaliseks viibimiseks sobivad.
- 21 Kuna Taani valitsuse poolt põhjendatud arvamusele vastuseks esitatud argumendid komisjoni endiselt ei veennud, otsustas ta esitada käesoleva hagi.
- 22 Euroopa Kohtu presidendi 28. juuli 2022. aasta otsusega lubati Poola Vabariigil astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks.

Hagi

Hagi vastuvõetavus

Poolte argumendid

- 23 Taani Kuningriigi arvates on hagi vastuvõetamatu. Esiteks ei vasta see hagi Euroopa Kohtu kodukorra artikli 120 punktide c ja d kohastele ühtsuse, selguse ja täpsuse nõuetele, kuna selles on väga üldiselt viidatud määruse nr 1072/2009 artiklitele 1, 8 ja 9, millel endal on väga lai ulatus, ilma et oleks nimetatud nendes sätetes sisalduvaid täpseid eeskirju, mida on käesoleval juhul

väidetavalt eiratud. Teiseks ei ole hagiavalduses esitatud nõuded ja väited omavahel kooskõlas, kuna hagiavalduses viitab komisjon mitmes kohas määruse nr 561/2006 artiklitele 1, 4, 6 ja 8, kuigi neid artikleid ei ole nõuetes mainitud.

- 24 Komisjon leiab, et need argumendid ei ole põhjendatud.

Euroopa Kohtu hinnang

- 25 Kodukorra artikli 120 punkti c käsitlevast väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et hagiavalduses peab olema selgelt ja täpselt märgitud hagi ese ja see peab sisaldama lühiülevaadet väidetest, et võimaldada kostjal enda kaitseks valmistuda ning Euroopa Kohtul kontrolli teostada. Sellest tuleneb, et põhilised faktilised ja õiguslikud asjaolud, mis on hagi aluseks, peavad ühtselt ja arusaadavalt järelsuma hagiavalduse tekstist endast ning haginõuded peavad olema esitatud üheselt mõistetavalt, et vältida seda, et Euroopa Kohus teeb otsuse *ultra petita* või jätab mõne väite kohta seisukoha võtmata (28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus komisjon vs. Bulgaaria (merestrategie ajakohastamine), C-510/20, EU:C:2022:324, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 26 Euroopa Kohus on samuti otsustanud, et ELTL artikli 258 alusel esitatud hagi tuleb väited esitada sidusalt ja täpselt, et liikmesriik ja Euroopa Kohus saaksid täpselt aru liidu õiguse etteheidetava rikkumise ulatusest, mis on vajalik tingimus, et nimetatud riik saaks enda kaitseks tulemuslikult esitada oma vastuväited ning Euroopa Kohus saaks kontrollida, kas väidetav rikkumine on toime pandud (28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus komisjon vs. Bulgaaria (merestrategie ajakohastamine), C-510/20, EU:C:2022:324, punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 27 Eelkõige peab komisjon hagiavalduses selgelt ja üksikasjalikult kirjeldama põhjusi, mis on viinud komisjoni veendumuseni, et puudutatud liikmesriik on rikkunud mõnda talle aluslepingutest tulenevat kohustust (28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus komisjon vs. Bulgaaria (merestrategie ajakohastamine), C-510/20, EU:C:2022:324, punkt 18 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 28 Esimesena olgu märgitud, et käesoleval juhul nähtub hagiavaldusest selgelt, et komisjon on seisukohal, et kuna Taani Kuningriik seadis sisse 25 tunni reegli, on ta rikkunud kohustusi, mis talle tulenevad määruse nr 1072/2009 artiklites 1, 8 ja 9 ette nähtud veoteenuste osutamise vabadust käsitlevatest eeskirjadest, kuna selle institutsiooni sõnul tuleb neid artikleid tõlgendada ELTL artiklis 56 sätestatud teenuste osutamise vabaduse üldpõhimõttest lähtudes ning kõnealune reegel kujutab endast kaubaveoteenuste osutamise vabaduse – mis on ette nähtud selle määruse eespool viidatud artiklites – riivet viimati nimetatud sätte tähenduses.
- 29 Lisaks, Taani Kuningriigi etteheite kohta, mille kohaselt ei täpsustanud komisjon, milliseid nende artiklite osi väidetavalt rikuti, piisab, kui märkida, et sellised täpsustused ei olnud vajalikud esiteks selleks, et Taani Kuningriik mõistaks põhjuseid – mida just korrati –, miks komisjon leidis, et Taani on rikkunud liidu õigusest tulenevaid kohustusi, ja teiseks, et ta saaks selle kohta enda kaitseks tulemuslikult esitada oma argumendid.
- 30 Teisena tuleb silmas pidada, et hagiavalduse sõnastusest tuleneb ühemõtteliselt, et komisjon ei väida, et 25 tunni reegel on vastuolus määrusega nr 561/2006, vaid leiab, et see reegel on toonud Taanis kaasa veoteenuste osutamise vabaduse riive eelkõige seetõttu, et see muudab teises liikmesriigis asutatud vedajale palju raskemaks selles määruses ette nähtud sõidu- ja puhkeaegade järgimise kui Taanis asutatud vedajale. Neil asjaoludel ei ole see, et hagiavalduses viidatakse määruse nr 1072/2009 artiklites 1, 8 ja 9 ette nähtud veoteenuste osutamise vabadust käsitlevate

eeskirjade rikkumise etteheite põhjendamiseks erinevatele määruse nr 561/2006 sätetele, ilma et neile oleks hagiavalduse nõuetes viidatud, kuidagi vastuolus kodukorra artiklis 120 esitatud nõuetega, nagu Euroopa Kohus on neid oma praktikas tõlgendanud.

- 31 Eeltoodud kaalutlustest järeldub, et käsitletav hagi on vastuvõetav.

Sisulised küsimused

Poolte argumendid

- 32 Komisjon, keda toetab Poola valitsus, kinnitab, et 25 tunni reegel kujutab endast autoveoteenuste osutamise vabaduse – nagu see on ette nähtud määruses nr 1072/2009, eelkõige selle artiklites 1, 8 ja 9 – riivet. Esiteks mõjutab see reegel juhtide võimalust täita määruse nr 561/2006 artiklites 4, 6 ja 8 ette nähtud eeskirju, mis käsitlevad lühendatud iganädalasi puhkeperioode ja regulaarseid iganädalasi puhkeperioode, ning summaarset sõiduaega. Sellega seoses märgib ta, et määruses nr 1072/2009 ette nähtud õiguste kasutamiseks on vaja, et liikmesriikides oleksid parkimisalad, olgu need siis tasulised või tasuta, avalikud või mitteavalikud.
- 33 Teiseks, kuigi 25 tunni reegel on kohaldatav nii Taanis asutatud kui ka mitteresidendist vedajate suhtes, ei mõjuta see neid ühtemoodi, kuna vedajatel, kellel on Taanis tegevuskeskus, on lihtsam lasta juhtidel veokitega neisse keskustesse sõita. See reegel on piiranud olemasolevaid parkimisvõimalusi nii, et võttes arvesse kohustust järgida eespool nimetatud puhke- ja sõiduaegu käsitlevaid sätteid, takistab see mitteresidendist vedajatel Taanis veoteenuste osutamist. Sellega seoses märgib komisjon, et Taani Kuningriigi viidatud alternatiivsetest parkimisvõimalustest ei piisa, kuna need ei hõlma kogu Taani territooriumi ja on liiga koondunud selle piiride lähedusse.
- 34 Riive, mille põhjustas 25 tunni reegel, mille väljaõeldud eesmärk oli pealegi takistada „eriti just välismaiste veokite pikaajalist parkimist Taani puhkealadel“, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktis 14 mainitud kokkuleppe sõnastusest, ei ole pealegi põhjendatud ühegi Taani Kuningriigi viidatud ülekaaluka avaliku huviga.
- 35 Asjaomane liikmesriik vaidleb komisjoni esitatud argumentidele vastu.
- 36 Ta leiab, et kuna määrus nr 1072/2009 ega määrus nr 561/2006 ei sisalda sätteid, mis reguleeriksid parkimist eri liikmesriikides, ning kuna seega on liikmesriikide puhkealadel parkimise kestust reguleerivate eeskirjade kehtestamine liikmesriikide ja mitte liidu pädevuses, siis puudub üldine keeld kehtestada selliseid piiranguid nagu parkimispiirangud, kui need ei ole diskrimineerivad, nagu tuleneb määruse nr 1072/2009 põhjendusest 4. ELTL artikkel 56 ei ole kohaldatav käesolevas asjas, mis kuulub ELTL artikli 58 – mis käsitleb transporditeenuste osutamise vabadust – kohaldamisalasse.
- 37 Lisaks, mis puudutab vajadust parkimisalade järele, mille vajalikkust Taani Kuningriik nendes määrustes ette nähtud õiguste kasutamise raames ei ole vaidlustanud, siis on see Taanis rahuldatud, arvestades eelkõige mitteavalike parkimiskohtade arvu, mis on kättesaadavad pikemaks puhkeajaks kui 25 tundi, kusjuures lisaks sellistele kohtadele on olemas nii tasuta kui ka väga madala hinnaga kohti, mis on enamasti ilma parkimise kestuse piiranguta ning jagunenud peamiselt nende teede äärde, mida kasutatakse kõige rohkem veokiliikluses, nagu nähtub selle liikmesriigi esitatud dokumentidest. Riiklike kiirteede puhkealade peamine otstarve on

võimaldada liiklejalatel puhata, end värskendada ja taastuda, ilma et need oleksid mõeldud pikaajalisteks peatusteks, mis eeldavad piisavaid majutus-, hügieeni-, toitlustus- ja vaba aja veetmise võimalusi.

- 38 Ta leiab, et 25 tunni reegel sobib igal juhul liikmesriigi taotletavate õiguspäraste eesmärkide saavutamiseks, eelkõige selleks, et edendada ja parandada liiklusohutust ning sõidukijuhtide töötähtsust, ning selle ulatus ei ole laiem nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust ja sobivast.

Euroopa Kohtu hinnang

- 39 Kõigepealt tuleb korrata, et teenused, mis sarnaselt käesolevas kohtuasjas kõne all olevatele teenustele kvalifitseeruvad „transpordi valdkonna teenusteks“, ei kuulu ELTL artikli 56 kohaldamisalasse, mis käsitleb teenuste osutamise vabadust üldiselt, vaid ELTL artikli 58 lõike 1 kohaldamisalasse, mis on erisäte, mille kohaselt „[t]ransporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse transpordi jaotise sätetes“, see tähendab Euroopa Liidu toimimise lepingu kolmanda osa VI jaotises, mis sisaldab ELTL artikleid 90–100 (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika). Seega jääb transporditeenus ELTL artikli 58 lõike 1 tähenduses ELTL artikli 56 kohaldamisalast välja (8. detsembri 2020. aasta kohtuotsus Poola vs. parlament ja nõukogu, C-626/18, EU:C:2020:1000, punkt 145 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 40 See ei takista siiski seda, et liidu aktiga, mis on vastu võetud aluslepingute transporti käsitlevate sätete alusel, kohaldatakse ELTL artiklis 56 sätestatud teenuste osutamise vabaduse põhimõtet transpordisektori suhtes selles aktis määratletud ulatuses (vt selle kohta 5. oktoobri 1994. aasta kohtuotsus komisjon vs. Prantsusmaa, C-381/93, EU:C:1994:370, punktid 12 ja 13).
- 41 Käesoleval juhul tuleb silmas pidada, et määrust nr 1072/2009, mis võeti vastu EÜ artikli 71 (nüüd ELTL artikkel 91) alusel, kohaldatakse vastavalt selle artikli 1 lõigetele 1 ja 4 koostoimes artikli 2 punktiga 6 liidu territooriumil rendi või tasu eest tehtavate veoste rahvusvaheliste autovedude suhtes, samuti kabotaažvedude suhtes ehk rendi või tasu eest tehtavate riigisiseste kaupade autoveo suhtes, mida ajutiselt teostab mitteresidendist vedaja. Selle määruse põhjendustest 2 ja 4 tuleneb, et see määrus kuulub liidu õigusaktide hulka, mille eesmärk on kehtestada ühine transpordipoliitika ja millega „kõrvaldatakse kõik veoteenuseid osutavale isikule kehtestatud piirangud, mis põhinevad tema kodakondsusel või asjaolul, et ta on asutatud mõnes muus liikmesriigis kui selles, kus teenuseid kavatakse osutada“. Vastavalt sellele eesmärgile on eelkõige määruse nr 1072/2009 artiklites 8 ja 9 kindlaks määratud tingimused, vastavalt millele võivad vedajad neid kabotaažvedusid teha pärast rahvusvahelise veoga veetud veoste kohaletõimetamist vastuvõtvasse liikmesriiki.
- 42 Viimati nimetatud küsimuses on määruse nr 1072/2009 artikli 9 lõikes 2 muu hulgas täpsustatud, et sama artikli lõikes 1 osutatud riigisiseseid sätteid tuleb kohaldada mitteresidendist vedajate suhtes samadel tingimustel kui need, mis vastuvõtlev liikmesriik esitab oma kodanikele, et vältida mis tahes diskrimineerimist kodakondsuse või registrijärgse asukoha alusel.
- 43 Mis puudutab Taani Kuningriigi argumenti, et avalikel puhkealadel parkimise kestust reguleerivate eeskirjade kehtestamine on liikmesriikide ja mitte liidu pädevuses, siis tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peavad liikmesriigid oma pädevuse teostamisel järgima liidu õigust ja seega käesoleval juhul eelkõige määruse nr 1072/2009 asjakohaseid sätteid (vt selle kohta 22. novembri 2018. aasta kohtuotsus Vorarlberger Landes- und Hypothekenbank, C-625/17, EU:C:2018:939, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 44 Selles kontekstis peavad liikmesriigid ka võtma arvesse sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid eeskirju, mida peavad määruse nr 561/2006 kohaselt järgima sõidukijuhid, kes veavad kaupu sõidukitega, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, millele on sõnaselgelt viidatud ka määruse nr 1072/2009 põhjenduses 13 ja artikli 9 lõike 1 punktis d. Nimelt võib nende juhtide võimalus järgida selles määruses ette nähtud vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid eeskirju muu hulgas sõltuda puhkealade kättesaadavusest kiirteedel.
- 45 Käesoleval juhul tuleb tõdeda, et reegel, millega lubatakse liikmesriigi kiirteedevõrgus avalikel puhkealadel parkida maksimaalselt 25 tundi, muudab need puhkealad juba oma olemuse poolest ebasobivaks, et seal veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi (vähemalt 45 tundi) ja lühendatud iganädalasi puhkeperioode (vähem kui 45 tundi, mida võib määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikes 6 ette nähtud tingimusi järgides lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini), välja arvatud lühendatud iganädalased puhkeperioodid, mis kestavad 24–25 tundi.
- 46 Sellest järeldub eelkõige, et niisugune reegel võib konkreetselt mõjutada mitteresidendist vedajate poolt neile määruse nr 1072/2009 alusel antud õiguste osutada veoteenuseid ja eelkõige kabotaažvedusid teostamist ning mõjutada viimati nimetatuid rohkem kui vedajaid, kelle tegevuskeskus on Taanis ja kellel on seetõttu lihtsam lasta juhtidel veokitega neisse keskustesse sõita.
- 47 Sellega seoses tuleb aga märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses komisjoni ülesanne tõendada, et väidetav kohustuste rikkumine on aset leidnud, ning esitada Euroopa Kohtule vajalikud tõendid, mis võimaldaksid kohtul selle rikkumise toimepanekut kontrollida, ilma et komisjon võiks seejuures lihtsalt oletustele tugineda (24. juuni 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hispaania (Doñana loodusliku ala seisundi halvenemine), C-559/19, EU:C:2021:512, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 48 Käesolevas asjas esitas Taani Kuningriik kohtueelses menetluses ja kostja vastuse lisas andmed, kui palju on parkimiskohti sõidukite jaoks, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni. Seejärel täpsustas see liikmesriik kohtuistungil – ilma et komisjon oleks talle selles küsimuses vastu vaieldnud – neid andmeid ja selle kohaselt on lisaks 1400 avalikule parkimiskohale, mida 25 tunni reegel puudutab, Taani territooriumil nende sõidukite jaoks vähemalt 855 ilma ajaliste piiranguteta parkimiskohta, mida pakub erasektor.
- 49 Oma hagiavalduses piirdus komisjon aga selles osas väitega, et Taani kiirteevõrgus ei ole piisavalt alternatiivseid parkimisvõimalusi, kuna menetluse selles staadiumis tema käsutuses olevate andmete kohaselt oli kogu selles võrgus kõige enam 717 kohta, millest 625 asuvad Taani piiril või selle läheduses, kusjuures mõni koht oli pealegi tasuline.
- 50 Lisaks, mis puudutab Taani Kuningriigi poolt kostja vastuse lisas esitatud andmeid, mille kohaselt oli enne seda, kui see liikmesriik kohtuistungil neid arve alandas, olemas vähemalt 1047 parkimiskohta pikaajaliste puhkeperioodide jaoks, siis olgu märgitud, et komisjon piirdus selles osas repliigis esitatud märkusega, et need andmed ei muuda tema järeldusi käesolevas asjas.
- 51 Seevastu ei esitanud komisjon mingeid objektiivseid andmeid, mis võimaldaks asuda seisukohale, et erasektori pakutavad alternatiivsed parkimisvõimalused on asjaomast liiklusmahtu arvestades ebapiisavad, et mahutada üle 25 tunni pikkuste puhkeperioodide ajaks sõidukeid, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni. Ilma selliste objektiivsete andmeteta ei ole aga võimalik tuvastada ilma

- oletustele tuginemata, et 25 tunni reegel võib tegelikult takistada teistes liikmesriikides asutatud teenuseosutajate kabotaažvedusid, tekitades neile enam kahju kui vastuvõtva liikmesriigi veoteenuste osutajatele.
- 52 Seda hinnangut ei sea kahtluse alla asjaolu, et käesolevas kohtuasjas esitatud toimikust nähtub, et 25 tunni reegli seadmise ajal esines Taani kiirteedevõrgu avalikel puhkealadel läbilaskevõimega seotud probleeme ning et oma vastuses märgukirjale tõi Taani Kuningriik ise selle reegli üheks peamiseks põhjuseks „Taani praegused probleemid seoses parkimisvõimalustega“.
- 53 Tegelikult ei võimalda selline üldsõnaline möönmine, et esineb probleeme avalike puhkealade parkimisvõimalustega, iseenesest järeldada, et käesoleval juhul on Taani Kuningriik 25 tunni reegluga rikkunud määrust nr 1072/2009. Eelkõige ei võimalda pelk asjaolu – nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 48 –, et erasektori pakutavaid parkimisvõimalusi on vähem kui avalikel puhkealadel, iseenesest tõendada, et erasektori pakutavatest parkimisvõimalustest ei piisa, et mahutada üle 25 tunni pikkuste puhkeperioodide ajaks sõidukeid, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, kuna selle tunnipiirangu piires on nende sõidukite parkimine avalikel puhkealadel endiselt lubatud. Seega, kuna puuduvad sellekohased objektiivsed andmed, ei ole tõendatud, et erasektori pakutavatest parkimisvõimalustest ei piisa pikemate puhkeperioodide jaoks, kui arvestada asjaomast liiklusmahtu.
- 54 Mis puudutab komisjoni viidatud asjaolu, et enamik ilma tunnipiiranguta parkimiskohti asub Taani piiril või selle läheduses, siis tuleb käesoleval juhul tõdeda, et Taani Kuningriigi kostja vastuse lisas esitatud andmetest tuleneb esiteks, et ligikaudu 230 kohta 855 parkimiskohast, mida saab kasutada 25 tundi ületavate puhkeperioodide jaoks, asuvad Taani siseterritooriumil, ja teiseks, et ülejäänud kohad on jaotunud üle territooriumi eri piirialade – maismaa- ja merepiiride lähedale –, mis on üksteisest väga kaugel. Kuna aga komisjon ei ole selle kohta esitanud objektiivseid andmeid, ei ole ta suutnud tõendada, et nende kohtade hulgast ei piisa selleks, et neid puhkeperioode järgida, ega seda, et nende paiknemine takistab märkimisväärselt teistes liikmesriikides asutatud teenuseosutajate kabotaažvedusid, tekitades neile enam kahju kui vastuvõtva liikmesriigi veoettevõtjatele, kes on pealegi ka potentsiaalselt sunnitud oma sõidukid ümber suunama kohtadesse, kus asub nende tegevuskeskus.
- 55 Vastuses Euroopa Kohtu poolt kohtuistungil esitatud küsimusele möönis komisjon lisaks, et ta ei suuda esitada täpset tarvilike kohtade arvu ega anda Euroopa Kohtule teavet muu hulgas selle kohta, kuidas need kohad peaksid geograafiliselt jagunema, et saaks asuda seisukohale, et teistes liikmesriikides asutatud vedajate tegevust enam ei takistata. Ta lisas, et tema arvates ei ole asjakohased erasektori pakutavad parkimisvõimalused, millele Taani Kuningriik viitab, kuna need vajalikud alternatiivsed võimalused peaksid olema väga laialdased, et 25 tunni reegel ei tekitaks välismaistele ettevõtjatele suuremaid kulusid võrreldes Taani ettevõtjate kantavate kuludega.
- 56 Seejuures tunnistas komisjon ka ise, et ta tugines käesolevas asjas oletustele.
- 57 Lõpuks, mis puudutab asjaolu, et osa Taanis olevatest alternatiivsetest eraõiguslikest parkimisvõimalustest on tasulised, siis tuleb rõhutada, et Taani Kuningriigi esitatud andmete kohaselt ei näi erasektori poolt tasuliste parkimiskohtade kasutamise eest võetavad tasud olevat ülemäärased ning sellised kulud võivad olenevalt olukorrast mõjutada ka riigisiseste veoettevõtjate osutatavaid veoteenuseid, näiteks selleks, et vältida kulusid, mis on seotud sellega, et nende sõidukid tuleb ümber suunata kohtadesse, kus asub nende tegevuskeskus. Lisaks ei saa

välistada – kuna komisjon ei ole esitanud asjakohaseid objektiivseid andmeid –, et erasektori pakutud tasuta parkimiskohtadest igal juhul piisab, et mahutada üle 25 tunni pikkuste puhkeperioodide ajaks sõidukeid, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni.

- 58 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud käesoleva kohtuotsuse punktis 33 korratud väiteid, mille kohaselt on 25 tunni reegel käesoleval juhul piiranud olemasolevaid parkimisvõimalusi nii, et võttes arvesse kohustust järgida eespool viidatud sätetest tulenevaid puhke- ja sõiduaegu, riivataks sellega määrusega nr 1072/2009 hõlmatud veoteenuste osutamise vabadust. Seega tuleb komisjoni hagi jätta rahuldamata.

Kohtukulud

- 59 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna Taani Kuningriik on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja komisjon on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud mõista välja komisjonilt.
- 60 Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1, mille kohaselt kannavad menetlusse astunud liikmesriigid ise oma kohtukulud, tuleb Poola Vabariigi kohtukulud jätta tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda ning mõista temalt välja Taani Kuningriigi kohtukulud.**
- 3. Jätta Poola Vabariigi kohtukulud tema enda kanda.**

Allkirjad