



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

21 päivänä joulukuuta 2023 *

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen – Kansainvälinen maantiekuljetus – Asetus (EY) N:o 1072/2009 – 8 ja 9 artikla – Asetus (EY) N:o 561/2006 – Lepoaika – Kansallinen säännöstö, jossa jäsenvaltion moottoritieverkoston varrella sijaitsevia julkisia levähdysalueita varten otetaan käyttöön 25 tunnin enimmäispysäköintiaika – Tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden estäminen – Todistustaakka

Asiassa C-167/22,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 4.3.2022,

Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi L. Grønfeldt ja P. Messina, sittemmin L. Grønfeldt, P. Messina ja G. Wilms ja lopuksi P. Messina,

kantajana,

jota tukee

Puolan tasavalta, asiamiehenään B. Majczyna,

väliintulijana,

vastaan

Tanskan kuningaskunta, asiamiehinään aluksi J. Farver Kronborg, V. Pasternak Jørgensen ja M. Søndahl Wolff, sittemmin J. Farver Kronborg, C. Maertens ja M. Jespersen,

vastaajana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Prechal sekä tuomarit F. Biltgen, N. Wahl, J. Passer (esittelevä tuomari) ja M. L. Arastey Sahún,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Strömholm,

* Oikeudenkäyntikieli: tanska.

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.5.2023 pidetyssä istunnossa esitetyn, kuultuaan julkisasiamiehen 7.9.2023 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen, on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Euroopan komissio vaatii kannekirjelmässään unionin tuomioistuinta toteamaan, että Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin säännöksiin, joista säädetään maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 72) 1, 8 ja 9 artiklassa, perustuvia velvoitteitaan, koska se on ottanut käyttöön säännön, jossa enimmäispysäköintiaika Tanskan moottoritieverkoston varrella sijaitsevilla julkisilla levähdysalueilla rajataan 25 tuntiin (jäljempänä 25 tunnin sääntö).

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 1072/2009,

- 2 Asetuksen N:o 1072/2009 johdanto-osan 2, 4, 5 ja 13 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
”(2) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan yhteisön alueella tapahtuvan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyyn, sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa. Nämä säännöt on annettava siten, että ne edistävät sisäisten kuljetusmarkkinoiden esteetöntä toimintaa.
--
(4) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää, että poistetaan kaikki liikennepalvelujen tarjoajaan kohdistuvat rajoitukset, jotka perustuvat kansalaisuuteen tai siihen, että hän on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa palveluita on määrä tarjota.
(5) Jotta tämä saavutettaisiin kitkatta ja joustavasti, olisi säädettävä väliaikaisesta kabotaasijärjestelmästä siihen asti kun tavaraliikennemarkkinoiden yhdenmukaistamista ei ole vielä saatettu päätökseen.
--

- (13) Liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty tässä asetuksessa säädetty yhteisön liikennelupa, ja liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty lupa harjoittaa tiettyjen luokkien mukaista kansainvälistä tavaraliikennettä, olisi oltava oikeus harjoittaa tilapäisesti tämän asetuksen mukaisesti kansallista liikennettä jäsenvaltiossa, jossa liikenteenharjoittajalla ei ole sääntömääräistä kotipaikkaa eikä muuta toimipaikkaa. Tällainen kabotaasiliikenne olisi suoritettava yhteisön lainsäädäntöä, kuten [tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1)], sekä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tietyillä aloilla voimassa olevaa kansallista lainsäädäntöä noudattaen.”
- 3 Kyseisen asetuksen 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Sovellettamisala”, säädetään seuraavaa:
- ”1. Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun yhteisön alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen.
- –
4. Tätä asetusta sovelletaan kansalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin III luvussa säädetään.
- –”
- 4 Mainitun asetuksen 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, sanamuoto on seuraava:
- ”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:
- –
- 2) ’kansainvälisellä kuljetuksella’:
- a) kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtö- ja saapumispaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - b) kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - c) kuormatulla ajoneuvolla kolmansien maiden välillä suoritettavaa matkaa, joka tapahtuu yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta; tai
 - d) edellä a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen kuljetusten yhteydessä tyhjänä tehtyä matkaa;
- –
- 6) ’kabotaasiliikenteellä’ kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa tämän asetuksen mukaisesti;
- –”
- 5 Kyseisen asetuksen III luku, jonka otsikko on ”Kabotaasi”, sisältää 8–10 artiklan.

6 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklassa, jonka otsikko on ”Yleinen periaate”, säädetään seuraavaa:

”1. Jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on tässä luvussa säädetyn edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen liikenteenharjoittajien saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

Liikenteenharjoittajat voivat ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun määräajan kuluessa suorittaa jonkin tai kaikki mainitussa alakohdassa sallituista kabotaasimatkoista missä tahansa jäsenvaltiossa edellyttäen, että ne suorittavat vain yhden kabotaasimatkan kussakin jäsenvaltiossa niiden kolmen päivän aikana, jotka seuraavat ilman kuormaa kyseiseen jäsenvaltioon saapumista.

– –”

7 Kyseisen asetuksen 9 artiklassa, jonka otsikko on ”Kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännöt”, säädetään seuraavaa:

”1. Jollei muussa yhteisön lainsäädännössä toisin säädetä, kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä seuraavin osin:

- a) kuljetussopimusta koskevat ehdot;
- b) tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat;
- c) tiettyjen tavaralajien, erityisesti vaarallisten aineiden, helposti pilaantuvien elintarvikkeiden ja elävien eläinten kuljetuksia koskevat vaatimukset;
- d) ajo- ja lepoajat;
- e) liikenteen arvonlisävero.

– –

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä on sovellettava muihin kuin jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin vastaanottavaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin liikenteenharjoittajiin siten, että estetään kaikki kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuva syrjintä.”

Asetus N:o 561/2006

8 Asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan maanteiden

a) tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia;

– –”

9 Kyseisen asetuksen 4 artiklan sanamuoto on seuraava:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

f) ’vapaa-ajalla’ yhtäjaksoista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla;

g) ’vuorokautisella lepoajalla’ vuorokautista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla ja joka käsittää ’säännöllisen vuorokautisen lepoajan’ ja ’lyhennetyn vuorokautisen lepoajan’:

– ’säännöllisellä vuorokautisella lepoajalla’ tarkoitetaan yhtäjaksoista, vähintään 11 tuntia kestävästä vapaa-aikaa. Tämä säännöllinen vuorokautinen lepoaika voidaan vaihtoehtoisesti pitää kahdessa osassa, joista ensimmäisen on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään kolme tuntia ja jälkimmäisen on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään yhdeksän tuntia,

– ’lyhennetyllä vuorokautisella lepoajalla’ tarkoitetaan yhtäjaksoista vapaa-aikaa, joka kestää vähintään yhdeksän tuntia mutta vähemmän kuin 11 tuntia;

h) ’viikoittaisella lepoajalla’ viikoittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla ja joka käsittää ’säännöllisen viikoittaisen lepoajan’ ja ’lyhennetyn viikoittaisen lepoajan’:

– ’säännöllisellä viikoittaisella lepoajalla’ tarkoitetaan yhtäjaksoista, vähintään 45 tuntia kestävästä vapaa-aikaa,

– ’lyhennetyllä viikoittaisella lepoajalla’ tarkoitetaan yhtäjaksoista vähemmän kuin 45 tuntia kestävästä vapaa-aikaa, joka voidaan ottaen huomioon 8 artiklan 6 kohdassa säädetyt edellytykset lyhentää vähintään 24 peräkkäiseksi tunniksi;

– –”

10 Kyseisen asetuksen II luku, jonka otsikko on ”Miehistö, ajoajat, tauot ja lepoajat”, sisältää 5–9 artiklan.

11 Asetuksen N:o 561/2006 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia.

Vuorokautista ajoaikaa voidaan kuitenkin enintään kahdesti viikon aikana pidentää enintään kymmeneen tuntiin.

2. Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia, eikä se saa johtaa [maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11.3.2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY (EYVL 2002, L 80, s. 35)] säädetyn viikoittaisen enimmäistyöajan ylittymiseen.

3. Kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.

--”

12 Kyseisen asetuksen 8 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Kuljettajan on pidettävä vuorokautiset ja viikoittaiset lepoajat.

2. Jokaisen 24 tunnin ajanjakson kuluessa edellisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä kuljettajan on täytynyt pitää uusi vuorokautinen lepoaika.

Jos se vuorokautisen lepoajan osa, joka sisältyy kyseiseen 24 tunnin ajanjaksoon, on vähintään yhdeksän tuntia mutta vähemmän kuin 11 tuntia, kyseistä vuorokautista lepoaikaa on pidettävä lyhennettynä vuorokautisena lepoaikana.

--

6. Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään

– kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai

– yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika; vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

Viikoittaisen lepoajan on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä.

7. Lyhennyksestä viikoittaisesta lepoajasta korvauksena pidettävä vapaa-aika on liitettävä toiseen vähintään yhdeksän tunnin pituiseen lepoaikaan.

8. Vuorokautiset lepoajat ja lyhennetyt viikoittaiset lepoajat, jotka pidetään muualla kuin ajoneuvon asemapaikkakunnalla, voidaan kuljettajan valinnan mukaan pitää ajoneuvossa, jos siinä on asianmukaiset nukkumismahdollisuudet jokaista kuljettajaa varten ja ajoneuvo on pysäköitynä.

--”

13 Kyseisen asetuksen 10 artiklan 2 kohdan, joka sijaitsee asetuksen III luvussa, jonka otsikko on ”Kuljetusyrityksen vastuu”, sanamuoto on seuraava:

”Kuljetusyrityksen on järjestettävä 1 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien työ siten, että kuljettajat voivat noudattaa -- tämän asetuksen II luvun säännöksiä. Kuljetusyrityksen on annettava

kuljettajalle asianmukaiset ohjeet ja tarkastettava säännöllisesti, että – – tämän asetuksen II luvun säännöksiä noudatetaan.”

Tanskan oikeus

- 14 Mainitusta 25 tunnin säännöstä ei nimenomaisesti säädetä Tanskan lainsäädännössä tai hallinnollisissa määräyksissä. Sääntö otettiin käyttöön Tanskan hallituksen ja Tanskan kansanpuolueen välillä tehdyn vuoden 2018 finanssilakia koskevan sopimuksen päätteeksi, ja tieliikenneviranomaisen pani sen täytäntöön tieliikennelain (færdselsloven) 92 §:n 1 momentin nojalla. Se tuli voimaan 1.7.2018.

Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

- 15 Lähetettyään Tanskan hallitukselle tietopyynnön 25 tunnin säännöstä komissio päätti aloittaa jäsenyysveloitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn, koska Tanska ei ollut noudattanut velvoitettaan varmistaa asetuksessa N:o 1072/2009 taattua liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta. Tanskan kuningaskunnalle 20.7.2018 SEUT 258 artiklan perusteella lähetetyssä virallisessa huomautuksessa komissio väitti pääasiallisesti, että vaikka 25 tunnin sääntö ei aiheuta suoraa syrjintää, se merkitsee kuitenkin liikennepalvelujen tarjoamisen vapauden rajoittamista, koska sääntö ei vaikuta samalla tavalla tanskalaisiin ja muihin kuin kyseisestä jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin.
- 16 Tanskan kuningaskunta toimitti vastauksen 20.9.2018 päivätyllä kirjeellä ja kiisti jäsenyysveloitteiden noudattamatta jättämisen tältä osin. Se toimitti 19.2.2019 komission tällä välin pyytämät lisätiedot.
- 17 Komissio katsoi, että Tanskan kuningaskunnan perustelut viralliseen huomautukseen antamassaan vastauksessa ja sen kyseistä menettelyä seuranneen kirjeenvaihdon yhteydessä toimittamat tiedot ja selitykset eivät olleet vakuuttavia, joten komissio lähetti 15.5.2020 päivätyllä kirjeellä SEUT 258 artiklan mukaisesti perustellun lausunnon Tanskan kuningaskunnalle, koska tämä ei ollut noudattanut velvoitteitaan, jotka perustuvat liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin asetuksen N:o 1072/2009 1, 8 ja 9 artiklassa säädettyihin säännöksiin.
- 18 Perustellussa lausunnossa komissio totesi, että sen mukaan 25 tunnin sääntö muodostaa rajoituksen, jolla estetään liikennepalvelujen tarjoamisen vapaus, koska sääntö vaikuttaa muihin kuin Tanskasta oleviin liikenteenharjoittajiin voimakkaammin kuin tanskalaisiin liikenteenharjoittajiin. Kyseistä rajoitusta ei myöskään voida oikeuttaa Tanskan kuningaskunnan esittämillä tavoitteilla, sillä 25 tunnin sääntö ei sovellu kyseisten tavoitteiden saavuttamiseen ja/tai ylittää sen, mikä on tarpeen niiden saavuttamiseksi.
- 19 Perusteltuun lausuntoon 14.9.2020 toimittamassaan vastauksessa Tanskan kuningaskunta väitti, että 25 tunnin sääntö on unionin oikeuden mukainen. Sen mukaan kyseinen sääntö ei muodosta rajoitusta liikennepalvelujen tarjoamisen vapauteen, koska sääntöä sovelletaan sekä tanskalaisiin että muihin kuin kyseisestä jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin ja koska viimeksi mainituilla on muita pysäköintimahdollisuuksia Tanskassa.
- 20 Sen mukaan 25 tunnin sääntö on joka tapauksessa oikeutettu niiden hyväksyttävien tavoitteiden perusteella, joita ovat entistä suuremman todellisen kapasiteetin varmistaminen, jotta kuljettajat voisivat pitää taukoja ja lyhennettyjä lepoaikoja, se, että laittomasta ja liikenneturvallisuuden

vaarantavasta pysäköinnistä moottoriteiden levähdyspaikoilla tehdään loppu, levähdyspaikkojen moitteettoman toiminnan varmistaminen torjumalla pitkäaikaisen pysäköinnin kielteisiä vaikutuksia, sekä kuljettajien hyvän työympäristön ja hyvien työolojen varmistaminen, koska Tanskan moottoriteiden levähdysalueet eivät sovellu pitkäaikaiseen oleskeluun.

- 21 Komission päätti nostaa nyt käsiteltävän kanteen, koska se ei edelleenkään ollut vakuuttunut perusteluista, jotka Tanskan kuningaskunta esitti vastatessaan perusteltuun lausuntoon.
- 22 Unionin tuomioistuimen presidentin 28.7.2022 antamalla päätöksellä Puolan tasavalta hyväksyttiin väliintulijaksi tukemaan komission vaatimuksia.

Kanne

Kanteen tutkittavaksi ottaminen

Asianosaisten lausumat

- 23 Tanskan kuningaskunnan mukaan kanne on jätettävä tutkimatta. Sen mukaan kanne ei ensinnäkään täytä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 120 artiklan c ja d alakohdan mukaisia johdonmukaisuuden, selkeyden ja täsmällisyyden vaatimuksia, koska siinä viitataan hyvin yleisellä tasolla asetuksen N:o 1072/2009 1, 8 ja 9 artiklaan, joilla itsessään on erittäin laaja ulottuvuus, yksilöimättä kyseisten säännösten sisältämiä sääntöjä, joita nyt käsiteltävässä asiassa on väitetysti rikkottu. Toiseksi kannekirjelmässä esitetyt vaatimukset ja kanneperusteet eivät vastaa toisiaan, koska komissio viittasi kannekirjelmässään useaan otteeseen asetuksen N:o 561/2006 1, 4, 6 ja 8 artiklaan, vaikka näitä artikloja ei mainita esitetyissä vaatimuksissa.
- 24 Komissio kiistää näiden väitteiden paikkansapitävyyden.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 25 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 120 artiklan c alakohtaan liittyvästä vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että kannekirjelmässä on mainittava selvästi ja täsmällisesti oikeudenkäynnin kohde ja esitettävä yhteenveto kanteen tueksi vedotuista perusteista, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta unionin tuomioistuin voi harjoittaa valvontaansa. Tästä johtuu, että niiden oleellisten tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen, joihin kanne perustuu, on ilmentävä johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi itse kannekirjelmän tekstistä ja että kannekirjelmän vaatimukset on muotoiltava yksiselitteisesti, jottei unionin tuomioistuin lausuisi kanteen ulkopuolelta tai jättäisi lausumatta jostakin kanneperusteesta (tuomio 28.4.2022, komissio v. Bulgaria (Meristrategioiden päivittäminen), C-510/20, EU:C:2022:324, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 26 Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että SEUT 258 artiklaan perustuvassa kanteessa on esitettävä väitteet johdonmukaisesti ja täsmällisesti, jotta jäsenvaltio ja unionin tuomioistuin voivat arvioida tarkasti sen unionin oikeuden rikkomisen laajuuden, josta jäsenvaltiota moititaan; tämä on välttämätön edellytys sille, että kyseinen jäsenvaltio voi käyttää hyödyllisesti puolustautumisoikeuksiaan ja että unionin tuomioistuin voi tutkia, onko jäsenyysvelvoitteita

jätetty noudattamatta väitetyllä tavalla (tuomio 28.4.2022, komissio v. Bulgaria (Meristrategioiden päivittäminen), C-510/20, EU:C:2022:324, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 27 Komission kanteessa on erityisesti esitettävä johdonmukaisesti ja yksityiskohtaisesti syyt, joiden vuoksi se on vakuuttunut siitä, että kyseinen jäsenvaltio on jättänyt noudattamatta jotakin sille perussopimusten perusteella kuuluvista velvoitteista (tuomio 28.4.2022, komissio v. Bulgaria (Meristrategioiden päivittäminen), C-510/20, EU:C:2022:324, 18 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 28 Nyt käsiteltävässä asiassa on ensinnäkin niin, että kannekirjelmästä ilmenee selvästi, että komissio katsoo, että ottaessaan käyttöön 25 tunnin säännön Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin säännöksiin, joista säädetään asetuksen N:o 1072/2009 1, 8 ja 9 artiklassa, perustuvia velvoitteitaan, koska kyseisiä artikloja on komission mukaan tulkittava SEUT 56 artiklassa vahvistetun palvelujen tarjoamisen vapauden yleisen periaatteen valossa ja koska kyseisen sääntö muodostaa SEUT 56 artiklassa tarkoitetun esteen kyseisen asetuksen edellä mainituissa artikloissa säädettyjen tavarankuljetuspalvelujen tarjoamisen vapaudelle.
- 29 Siltä osin kuin Tanskan kuningaskunta arvostelee komissiota siitä, että tämä ei ole tarkemmin täsmentänyt väitetysti rikottujen artiklojen merkityksellisiä osia, on riittävää todeta, että tällaiset täsmennykset eivät olleet tarpeen, jotta Tanskan kuningaskunta voisi ensinnäkin ymmärtää syyt, jotka on juuri palautettu mieleen ja joiden vuoksi komissio katsoi, että kyseinen jäsenvaltio ei ole noudattanut unionin oikeuteen perustuvia velvoitteitaan, ja toiseksi tältä osin esittää hyödyllisesti perusteluita puolustukseksi.
- 30 Toiseksi kannekirjelmän sanamuodosta ilmenee yksiselitteisesti, että komissio ei väitä, että 25 tunnin sääntö on asetuksen N:o 561/2006 vastainen, vaan se katsoo, että kyseisellä säännöllä on asetettu este liikennepalvelujen tarjoamisen vapaudelle Tanskassa muun muassa siitä syystä, että sääntö tekee kyseisessä asetuksessa säädettyjen ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta paljon vaikeampaa toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneelle liikenteenharjoittajalle kuin Tanskaan sijoittautuneelle liikenteenharjoittajalle. Tässä tilanteessa se, että kannekirjelmässä mainitaan sen väitteen tueksi, jonka mukaan asetuksen N:o 1072/2009 1, 8 ja 9 artiklassa säädettyjä liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta koskevia sääntöjä ei ole noudatettu, asetuksen N:o 561/2006 eri säännöksiä viittaamatta niihin kannekirjelmän vaatimuksissa, ei ole missään tapauksessa työjärjestyksen 120 artiklan, sellaisena kuin unionin tuomioistuimella on sitä tulkinnut, vaatimusten vastaista.
- 31 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä kanne on otettava tutkittavaksi.

Asiakysymys

Asianosaisten lausumat

- 32 Komissio, jota Puolan hallitus tukee, väittää, että 25 tunnin sääntö muodostaa esteen asetuksessa N:o 1072/2009 ja erityisesti sen 1, 8 ja 9 artiklassa säädetyille tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapaudelle. Sen mukaan kyseisen sääntö heikentää ensinnäkin kuljettajien mahdollisuutta noudattaa asetuksen N:o 561/2006 4, 6 ja 8 artiklassa tarkoitettuja lyhennettyyn ja säännölliseen

viikoittaiseen lepoaikaan sekä kokonaisajoaikaan liittyviä säännöksiä. Pysäköintialueet jäsenvaltioissa ilmaisina tai maksullisina, julkisina tai yksityisinä ovat komission mukaan näet välttämättömiä käytettäessä asetuksessa N:o 1072/2009 säädettyjä oikeuksia.

- 33 Toiseksi komissio väittää, että vaikka 25 tunnin sääntöä sovelletaan sekä Tanskaan sijoittautuneisiin että muihin kuin kyseisestä jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin, sääntö ei vaikuta niihin samalla tavalla, koska ne liikenteenharjoittajat, joilla on toimipaikka Tanskassa, voivat suhteellisen helposti pyytää kuljettajiaan ajamaan kuorma-autonsa näihin toimipaikkoihin. Kyseinen sääntö on rajoittanut nykyisiä pysäköintimahdollisuuksia siinä määrin, että tämä estää muita kuin kyseistä jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia tarjoamasta kuljetuspalveluja Tanskassa, kun otetaan huomioon velvoite noudattaa edellä mainittuja säännöksiä lepo- ja ajoajoista. Tältä osin Tanskan kuningaskunnan esittämä vaihtoehtoinen pysäköintikapasiteetti on riittämätön, koska se ei kata koko Tanskan aluetta ja on liian keskittynyt sen rajojen läheisyyteen.
- 34 Estettä, joka johtuu 25 tunnin säännöstä ja jonka tavoitteeksi on ilmoitettu ”etenkin ulkomaisten kuorma-autojen pitkäaikaisen pysäköinnin estäminen Tanskan levähdysalueilla”, kuten tämän tuomion 14 kohdassa mainitun sopimuksen sanamuodosta ilmenee, ei voida myöskään oikeuttaa Tanskan hallituksen esittämällä yleistä etua koskevilla pakottavilla syillä.
- 35 Kyseinen jäsenvaltio kiistää komission esittämät väitteet.
- 36 Sen mukaan on niin, että koska asetukseen N:o 1072/2009 ja N:o 561/2006 ei sisälly säännöksiä, joilla säännellään pysäköintiä eri jäsenvaltioissa, ja koska toimivalta pysäköinnin kesto jäsenvaltioissa sijaitsevilla levähdysalueilla koskevien sääntöjen vahvistamisessa kuuluu siten jäsenvaltioille eikä unionille, ei ole olemassa yleistä kieltoa ottaa käyttöön pysäköintirajoitusten kaltaisia rajoituksia, edellyttäen, että ne eivät ole syrjiviä asetuksen N:o 1072/2009 johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa todetun tavoin. SEUT 56 artiklaa ei voida soveltaa nyt käsiteltävässä asiassa, joka kuuluu palvelujen tarjoamisen vapautta liikenteen alalla koskevan SEUT 58 artiklan soveltamisalaan.
- 37 Tanskan kuningaskunnan mukaan pysäköintialueiden, joiden välttämättömyyttä kyseisissä asetuksissa säädettyjen oikeuksien käyttämisen kannalta se ei kiistä, tarve on täytetty Tanskassa, kun otetaan erityisesti huomioon yli 25 tuntia kestäviä pitkiä lepotaukoja varten saatavilla olevat yksityisten paikoitusalueiden määrä, ja tällaisia alueita on lisäksi saatavilla sekä ilmaiseksi että maksullisina erittäin alhaiseen hintaan ja useimmiten ilman pysäköintiajan rajoituksia, ja ne sijaitsevat pääosin teillä, joilla on eniten kuorma-autoliikennettä, kuten kyseisen jäsenvaltion esittämistä asiakirjoista ilmenee. Moottoriteiden julkisten levähdyspaikkojen päätavoite on puolestaan antaa teiden käyttäjille mahdollisuus levätä, hoitaa tarpeensa ja ruokailla, mutta niitä ei ole tarkoitettu pidempisiin pysähdyksiin, jotka edellyttävät riittäviä majoitusmahdollisuuksia sekä saniteetti-, ruokailu- ja vapaa-ajantiloja.
- 38 Tanskan kuningaskunnan mukaan 25 tunnin sääntö soveltuu joka tapauksessa kyseisen jäsenvaltion hyväksyttävien tavoitteiden ja muun muassa tavoitteen, joka koskee liikenneturvallisuuden ja kuljettajien työolojen edistämistä ja parantamista, saavuttamiseen eikä se ylitä sitä, mikä on tarpeen ja aiheellista mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 39 Aluksi on muistutettava, että palvelut, jotka nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevien palvelujen tavoin täyttävät kuljetusalan palvelun määritelmän, eivät kuulu palvelujen tarjoamisen vapautta yleisesti koskevan SEUT 56 artiklan soveltamisalaan, vaan niihin sovelletaan erityismääräyksenä SEUT 58 artiklan 1 kohtaa, jonka mukaan ”palvelujen tarjoamisen vapautteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä” eli määräyksiä EUT-sopimuksen kolmannen osan VI osastossa, joka sisältää SEUT 90–SEUT 100 artiklan (tuomio 20.12.2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Näin ollen SEUT 58 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kuljetusalan palvelu ei voi kuulua SEUT 56 artiklan soveltamisalaan (tuomio 8.12.2020, Puola v. parlamentti ja neuvosto, C-626/18, EU:C:2020:1000, 145 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 40 Tämä ei ole esteenä sille, että unionin säädöksestä, joka on annettu perussopimusten mainittujen kuljetuksia koskevien määräysten nojalla, voi seurata, että SEUT 56 artiklassa taattua palvelujen tarjoamisen vapautta koskevaa periaatetta sovelletaan kyseisessä säädöksessä säädetyn tavoin tietyllä kuljetusalalla (ks. vastaavasti tuomio 5.10.1994, komissio v. Ranska, C-381/93, EU:C:1994:370, 12 ja 13 kohta).
- 41 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että asetusta N:o 1072/2009, joka on annettu EY 71 artiklan (josta on tullut SEUT 91 artikla) nojalla, sovelletaan asetuksen 1 artiklan 1 ja 4 kohdan, luettuina yhdessä 2 artiklan 6 alakohdan kanssa, toisen lukuun unionin alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen ja kabotaasiliikenteeseen eli kansalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti toisen lukuun. Kyseisen asetuksen johdanto-osan toisesta ja neljännestä perustelukappaleesta ilmenee, että asetus kuuluu unionin säädöksiin, jotka koskevat yhteisen liikennepolitiikan toteuttamista ja jotka siten edellyttävät, että ”poistetaan kaikki liikennepalvelujen tarjoajaan kohdistuvat rajoitukset, jotka perustuvat kansalaisuuteen tai siihen, että hän on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa palveluita on määrä tarjota”. Tämän tavoitteen mukaisesti muun muassa asetuksen N:o 1072/2009 8 ja 9 artiklassa määritellään edellytykset, joiden täytyessä tavaraliikenteen harjoittajat saavat ajaa kabotaasimatkoja, jotka seuraavat vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu.
- 42 Kabotaasiliikenteen osalta asetuksen N:o 1072/2009 9 artiklan 2 kohdassa täsmennetään muun muassa, että kyseisen artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kansallisia säännöksiä on sovellettava muihin kuin jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin vastaanottavaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin liikenteenharjoittajiin siten, että estetään kaikki kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuva syrjintä.
- 43 Siltä osin kuin on kyse Tanskan kuningaskunnan väitteestä, jonka mukaan toimivalta pysäköinnin kestoja julkisilla levähdysalueilla koskevien sääntöjen vahvistamisessa kuuluu jäsenvaltioille eikä unionille, on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltioiden on toimivaltaansa käyttäessään noudatettava unionin oikeutta ja nyt käsiteltävässä asiassa siis erityisesti asetuksen N:o 1072/2009 merkityksellisiä säännöksiä (ks. vastaavasti tuomio 22.11.2018, Vorarlberger Landes- und Hypothekenbank, C-625/17, EU:C:2018:939, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 44 Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden on lisäksi otettava huomioon säännöt, joita tavaraliikenteessä, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia, toimivien kuljettajien on asetuksen N:o 561/2006 mukaan noudatettava ja jotka koskevat ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja ja joihin myös asetuksen N:o 1072/2009 johdanto-osan 13 perustelukappaleessa ja 9 artiklan 1 kohdan d alakohdassa nimenomaisesti viitataan. Kuljettajien mahdollisuus noudattaa kyseisessä asetuksessa säädettyjä taukoja ja lepoaikoja koskevia sääntöjä voi näet riippua muun muassa siitä, miten levähdyspaikkoja on saatavilla moottoriteillä.
- 45 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että sääntö, jossa enimmäispysäköintiaika jäsenvaltion moottoritieverkoston varrella sijaitsevilla julkisilla levähdysalueilla rajataan 25 tuntiin, johtaa luonteensa vuoksi siihen, että kyseisiä levähdyspaikkoja ei voida käyttää säännöllistä viikoittaista lepoaikaa (joka kestää vähintään 45 tuntia) ja lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa (joka kestää vähemmän kuin 45 tuntia ja joka voidaan asetuksen N:o 561/2006 8 artiklan 6 kohdassa säädettyjen edellytysten täytyessä lyhentää vähintään 24 peräkkäiseksi tunniksi) varten, paitsi yhdessä poikkeustapauksessa, jossa lyhennetty viikoittainen lepoaika kestää 24–25 tuntia.
- 46 Tästä seuraa, että tällaisella säännöllä voi lähtökohtaisesti olla konkreettinen vaikutus siihen, miten muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat käyttävät asetuksen N:o 1072/2009 nojalla niillä olevaa oikeuttaan suorittaa kuljetuksia ja erityisesti harjoittaa kabotaasilikennettä, ja se voi vaikuttaa kyseisiin liikenteenharjoittajiin enemmän kuin sellaisiin liikenteenharjoittajiin, joilla on toimipaikka Tanskassa ja jotka näin ollen voivat helpommin pyytää kuljettajiansa ajamaan kuorma-autonsa näihin toimipaikkoihin.
- 47 Tässä yhteydessä on kuitenkin muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisestä koskevassa menettelyssä komission on näytettävä toteen väitteensä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisestä ja esitettävä unionin tuomioistuimelle tarvittavat tiedot, jotta tämä voi tarkistaa, onko jäsenyysvelvoitteita jätetty noudattamatta, eikä komissio voi tällöin nojautua minkäänlaisiin olettimiin (tuomio 24.6.2021, komissio v. Espanja (Doñanan luonnonvaraisen alueen tilan huononeminen), C-559/19, EU:C:2021:512, 46 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 48 Nyt käsiteltävässä asiassa Tanskan kuningaskunta on oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä ja vastineensa liitteessä esittänyt tietoja, jotka koskevat paikoitusalueiden määrää sellaisille ajoneuvoille, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia. Tämän jälkeen kyseinen jäsenvaltio esitti istunnossa kyseisistä tiedoista täsmennyksiä, joita komissio ei tältä osin kiistänyt ja joiden mukaan niiden 1 400 julkisen paikoitusalueen, joita 25 tunnin sääntö koskee, lisäksi Tanskassa on kyseisille ajoneuvoille ainakin 855 yksityistä paikoitusaluetta, joilla ei ole tuntirajoituksia.
- 49 Kanteessaan komissio tyytyi tältä osin toteamaan, että Tanskan moottoritieverkoston vaihtoehtoinen pysäköintikapasiteetti ei ole riittävä, kun otetaan huomioon, että komissiolla menettelyn kyseisessä vaiheessa olevien tietojen mukaan koko verkostossa oli enintään 717 aluetta, joista 625 sijaitsi Tanskan rajalla tai aivan sen läheisyydessä ja joista osa oli lisäksi maksullisia.
- 50 Siltä osin kuin on kyse Tanskan kuningaskunnan vastineensa liitteessä esittämistä tiedoista, joissa todetaan – ennen kuin kyseinen jäsenvaltio alensi määrää istunnossa –, että Tanskassa on ainakin 1 047 paikoitusaluetta pitkiä lepotaukoja varten, komissio ainoastaan huomautti vastauskirjelmässään, että kyseiset tiedot eivät vaikuttaneet sen päätelmiin nyt käsiteltävässä asiassa.

- 51 Komissio ei sitä vastoin esittänyt objektiivisia tietoja, joiden perusteella olisi mahdollista vahvistaa, että yksityisen sektorin tarjoama vaihtoehtoinen pysäköintikapasiteetti on merkityksellisen liikennemäärän kannalta riittämätön vastaanottamaan ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia, yli 25 tunnin lepoaikoja varten. Ilman tällaisia objektiivisia tietoja ei voida vahvistaa – nojautumatta olettimiin –, että 25 tunnin sääntö on tosiasiasa luonteeltaan sellainen, että se estää muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden palveluntarjoajien kabotaasiliikennetoiminnan näiden palveluntarjoajien haitaksi suhteessa vastaanottavan jäsenvaltion kuljetuspalvelujen tarjoajiin.
- 52 Tätä arviointia ei horjuta se seikka, että nyt käsiteltävässä asiassa toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee, että kun 25 tunnin sääntö otettiin käyttöön, Tanskan moottoritieverkoston varrella sijaitsevien julkisten levähdysalueiden suhteen oli kapasiteettiongelmiä ja että Tanskan kuningaskunta totesi itse viralliseen huomautukseen antamassaan vastauksessa, että ”Tanskan tämänhetkiset haasteet pysäköintikapasiteetin suhteen” ovat yksi pääasiallisista syistä kyseisen säännön käyttöön otolle.
- 53 Tällaisen yleisen tunnustuksen, joka koskee pysäköinnin kapasiteettiongelmiä julkisilla levähdysalueilla, perusteella ei nimittäin sinänsä voida päätellä, että Tanskan kuningaskunta on nyt käsiteltävässä asiassa rikkonut asetusta N:o 1072/2009 ottaessaan käyttöön 25 tunnin säännön. Erityisesti on todettava, että pelkästään sen seikan, että – kuten tämän tuomion 48 kohdassa on todettu – yksityisen sektorin tarjoama pysäköintikapasiteetti on pienempi kuin julkisten levähdyspaikkojen kapasiteetti, perusteella ei sinänsä voida vahvistaa yksityisen sektorin tarjoaman pysäköintikapasiteetin riittämättömyyttä vastaanottaa yli 25 tunnin lepoaikoja varten ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia, koska kyseiset ajoneuvot voivat kyseisen tuntirajoituksen puitteissa pysäköidä julkisilla levähdyspaikoilla. Koska tältä osin ei ole esitetty objektiivisia tietoja, asiassa ei ole tullut selvitetynksi, että yksityisen sektorin tarjoama pysäköintikapasiteetti olisi riittämätön pidempiä lepoaikoja varten, kun otetaan huomioon merkityksellinen liikennemäärä.
- 54 Siltä osin kuin on kyse komission esittämästä seikasta, jonka mukaan valtaosa paikoitusalueista ilman tuntirajoitusta sijaitsee Tanskan rajalla tai sen läheisyydessä, on todettava, että nyt käsiteltävässä asiassa Tanskan kuningaskunnan vastineensa liitteessä esittämistä tiedoista ilmenee ensinnäkin, että 855 paikoitusalueesta yli 25 tunnin lepoaikoja varten noin 230 sijaitsee Tanskan sisäosissa, ja toiseksi, että muut pysäköintialueet sijaitsevat Tanskan eri raja-alueilla sekä maanpuolella että rannikolla kaukana toisistaan. Koska komissio ei ole tältä osin esittänyt objektiivisia tietoja, se ei ole osoittanut, että näiden alueiden kapasiteetti on riittämätön kyseisten lepoaikojen noudattamiseksi tai että niiden sijainti on luonteeltaan sellainen, että se estää merkittäväällä tavalla muun muassa muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden palveluntarjoajien kabotaasiliikennetoiminnan näiden palveluntarjoajien haitaksi suhteessa vastaanottavan jäsenvaltion kuljetuspalvelujen tarjoajiin, joiden on mahdollisesti myös ajettava ajoneuvonsa sinne, missä niiden toimipaikka sijaitsee.
- 55 Lisäksi komissio myönsi vastauksessaan unionin tuomioistuimen istunnossa esittämään kysymykseen, että se ei pystynyt esittämään tarvittavien pysäköintialueiden tarkkaa lukumäärää tai muun muassa antamaan unionin tuomioistuimelle tietoja siitä, miten kyseiset alueet olisi maantieteellisesti sijoitettava, jotta voitaisiin katsoa, että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien toiminnalle ei ole enää estettä. Komissio lisäsi, että sen mukaan yksityisen sektorin tarjoama pysäköintikapasiteetti, johon Tanskan kuningaskunta vetoaa, ei ole

merkityksellinen, koska tämän välttämättömän vaihtoehtoisen kapasiteetin olisi ylitettävä erittäin korkea kynnyks, jotta 25 tunnin sääntö ei enää muodostaisi ylimääräistä taakkaa ulkomaisille toimijoille suhteessa tanskalaisille toimijoille aiheutuviin kustannuksiin.

- 56 Näin tehdessään komissio itse myönsi, että se tukeutui nyt käsiteltävässä asiassa olettamiin.
- 57 Siltä osin kuin on lopuksi kyse siitä seikasta, että osa mainitusta yksityisestä vaihtoehtoisesta kapasiteetista Tanskassa on maksullista, on korostettava, että Tanskan kuningaskunnan esittämien tietojen mukaan summat, jotka on maksettava yksityisen sektorin tarjoamien maksullisten paikoitusalueiden käytöstä, eivät vaikuta liiallisilta ja että tällaiset kulut voivat tapauksen mukaan vaikuttaa myös kotimaisten liikenteenharjoittajien kuljetuspalveluihin esimerkiksi sen vuoksi, että ne haluavat välttää kulut, jotka liittyvät siihen, että niiden on ajettava ajoneuvonsa sinne, missä niiden toimipaikka sijaitsee. Koska komissio ei ole esittänyt objektiivisia tietoja, ei voida sulkea pois sitä, että yksityisen sektorin tarjoamat maksuttomat paikoitusalueet ovat joka tapauksessa riittäviä vastaanottamaan yli 25 tunnin lepoaikoja varten ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia.
- 58 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella on todettava, että komissio ei ole esittänyt oikeudellisesti riittävällä tavalla näyttöä niiden väitteidensä tueksi, jotka palautetaan mieleen tämän tuomion 33 kohdassa ja joiden mukaan 25 tunnin säännöllä on nyt käsiteltävässä asiassa rajoitettu olemassa olevia pysäköintimahdollisuuksia siinä määrin, että – kun otetaan huomioon velvollisuus noudattaa edellä mainittuja säännöksiä lepo- ja ajoajoista – se muodostaisi esteen asetuksessa N:o 1072/2009 säädettyjen liikennepalvelujen tarjoamisen vapaudelle. Komission nostama kanne on näin ollen hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

- 59 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Tanskan kuningaskunta on vaatinut, että komissio on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, ja koska komissio on hävinnyt asian, komissio on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 60 Työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, nojalla on määrättävä, että Puolan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Euroopan komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan Tanskan kuningaskunnan oikeudenkäyntikulut.

3) Puolan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset