Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (kahdeksas jaosto)

27 päivänä tammikuuta 2026*

[20.5.2026 annetulla määräyksellä oikaistu teksti]

Ennakkoratkaisupyyntö – unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artikla – Vastaus, josta ei ole perusteltua epäilystä – Vastaus, joka on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä – Euroopan laajuinen liikenneverkko – Asetus (EU) N:o 1315/2013 – Tieliikenneinfrastruktuurit – 19 artiklan d alakohta – Pysäköintialueet – 39 artiklan 2 kohdan c alakohta – Levähdysalueet – Asetus (EY) N:o 561/2006 – 8 a artikla – Tiedot turvallisista pysäköintialueista – Kansallinen lainsäädäntö, jossa kielletään moottoritieverkon palvelualueiden, mukaan lukien turvalliset pysäköintialueet, rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille – SEUT 56 artikla – Soveltumattomuus – Täysin jäsenvaltion sisäinen tilanne

Asiassa C-439/25,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Curtea de Apel Timișoara (Timișoaran ylioikeus, Romania) on esittänyt 10.6.2025 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 4.7.2025, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

[sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] **OMV Petrom Marketing SRL**

vastaan

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA,

ZR ja

LN,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja O. Spineanu-Matei sekä tuomarit N. Piçarra (esittelevä tuomari) ja N. Fenger,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

* Oikeudenkäyntikieli: romania.

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian perustellulla määräyksellä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaisesti,

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11.12.2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 (EUVL 2013, L 348, s. 1) johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen, 19 artiklan d alakohdan ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohdan, 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 15.7.2020 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 2020/1054 (EUVL 2020, L 249, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 561/2006), 8 a artiklan sekä SEUT 56 artiklan tulkintaa.

2 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat OMV Petrom Marketing SRL (jäljempänä OMV) ja toisaalta Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (tieinfrastruktuurin hallinnoinnista vastaava valtakunnallinen hallintoviranomainen, Romania; jäljempänä CNAIR) sekä ZR ja LN ja jossa on kyseessä sellaisten hallinnollisten toimien pätevyys, joilla CNAIR hyväksyi turvallisen pysäköintialueen, polttoaineen jakeluaseman, sähköautojen nopean latausaseman ja palvelut sisältävän majoitusalueen rakentamisen moottoritien A1 läheisyydessä Pecican kunnassa (Romania) sijaitseville yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Primäärioikeus

3 SEUT 56 artiklan ensimmäisessä kohdassa kielletään rajoitukset, jotka koskevat muuhun jäsenvaltioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneen jäsenvaltion kansalaisen vapautta tarjota palveluja Euroopan unionissa.

Asetus N:o 561/2006

4 Asetuksen N:o 561/93 8 a artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. [Euroopan komissio] varmistaa, että tiedot turvallisista pysäköintialueista ovat helposti tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien saatavilla. Komissio julkaisee luettelon kaikista sertifioiduista pysäköintialueista, jotta kuljettajille voidaan tarjota asianmukaisesti:

– murtautumisen havaitseminen ja estäminen;

– valaistus ja näkyvyys;

– yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa;

– kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat;

– vaihtoehtoja ruoan ja juoman ostamiseen;

– viestintäyhteydet;

– virtalähde.

Luettelo tällaisista pysäköintialueista on asetettava saataville yhdellä virallisella verkkosivustolla, jota päivitetään säännöllisesti.

– –

3. Kaikki sertifioidut pysäköintialueet voivat ilmoittaa, että ne on sertifioitu unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on kannustettava kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitettujen pysäköintialueiden luomista [asetuksen N:o 1315/2013] 39 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

– –”

Asetus N:o 1315/2013

5 Asetus N:o 1315/2013 kumottiin 18.7.2024 lukien unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta 13.6.2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679 (EUVL L, 2024/1679) 68 artiklan nojalla. Kun otetaan huomioon pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aika, sitä voidaan kuitenkin soveltaa ajallisesti tähän oikeusriitaan.

6 Asetuksen N:o 1315/2013 johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa politiikassa on otettava huomioon liikennepolitiikan kehitys ja infrastruktuurin omistajuus. Liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat yhä pääasiassa jäsenvaltiot. Nyt kuitenkin myös alue- ja paikallisviranomaisten, infrastruktuurin haltijoiden, toimiluvan haltijoiden sekä satama- ja lentoasemaviranomaisten kaltaisista muista toimijoista, joiden joukossa on myös yksityisen sektorin kumppaneita, on tullut merkittäviä Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon ja siihen liittyvien investointien täytäntöönpanijoita.”

7 Mainitun asetuksen 1 artiklan, jonka otsikko oli ”Kohde”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat, joiden mukaan verkko on kaksitasoinen rakenne, joka käsittää kattavan verkon sekä sen pohjalta kehitettävän ydinverkon.”

8 Mainitun asetuksen 19 artiklassa, jonka otsikko oli ”Painopisteet maantieinfrastruktuurin kehittämisessä”, säädettiin seuraavaa:

”Maantieinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

– –

d) kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitetuissa asianmukaisissa ja asiaankuuluvan turvallisissa ja varmoissa pysäköintialueissa;

– –”

9 Kyseisen asetuksen 39 artiklan, jonka otsikko oli ”Infrastruktuuria koskevat vaatimukset”, 2 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Ydinverkon infrastruktuurin on täytettävä kaikki II luvussa säädetyt vaatimukset. Ydinverkon infrastruktuurin on lisäksi täytettävä seuraavat vaatimukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista:

– –

c) maantieliikenneinfrastruktuuri:

– –

– moottoriteille rakennetaan noin 100 kilometrin välein levähdysalueita yhteiskunnan, markkinoiden ja ympäristön tarpeiden mukaisesti, jotta muun muassa kaupallisille tienkäyttäjille on tarjolla asianmukaisia ja asiaankuuluvan turvallisia pysäköintialueita;

– –”

Romanian oikeus

10 Tieverkostoa koskevasta oikeudellisesta järjestelmästä 28.8.1997 annetun hallituksen asetuksen nro 43/1997 (Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor; julkaistu uudelleen Monitorul Oficial al României-eissa, osa I, nro 237, 29.6.1998), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä OG nro 43/1997), 2 §:n 1–3 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Tieverkosto on osa kansallista liikenneverkkoa.

(2) Tieverkosto koostuu maanteistä, jotka on erityisesti suunniteltu ajoneuvojen ja jalankulkijoiden liikennöintiä varten.

(3) Tieverkostoon kuuluvat: – –, pysäköinti- ja pysähtymisalueet – –, huolto- tai valvonta-alueet – –”

11 OG:n nro 43/1997 6 §:n 1 momentin a kohdassa säädetään seuraavaa:

”(1) Kansalliseen etuun liittyvä tieverkosto on valtion julkista omaisuutta ja siihen kuuluvat valtatiet, jotka yhdistävät maan pääkaupungin, piirikuntien pääkaupungit ja kansallisesti merkittävät kohteet toisiinsa sekä naapurimaihin. Ne voidaan luokitella seuraavasti:

a) moottoritiet – yksinomaan moottoriajoneuvoliikenteelle varatut suurikapasiteettiset ja suurinopeuksiset tiet, joissa ei ole liittymiä teiden lähistöllä sijaitseviin kiinteistöihin ja joissa on kaksi yksisuuntaista ajorataa, jotka on erotettu toisistaan keskikaistalla. Moottoriteillä on molempiin ajosuuntiin vähintään kaksi ajokaistaa sekä hätäpysähtymiskaistat. Niissä on eritasoliittymät ja pääsy niille on rajoitettu siten, että ajoneuvojen sisään- ja ulosajo on sallittu vain erityisesti tätä tarkoitusta varten varatuilla paikoilla.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

12 CNAIR toteutti heinäkuun 2020 ja joulukuun 2021 välisenä aikana useita toimia, joilla hyväksyttiin se, että Pecican kunnassa A1-moottoritien läheisyydessä sijaitseville, ZR:n ja LN:n yksityisomistuksessa oleville kahdelle maa-alueelle rakennetaan palvelualueita, joihin kuului turvallinen pysäköintialue, polttoaineen jakeluasema, sähköautojen nopea latausasema ja palvelut sisältävä majoitusalue.

13 Pecican kunnanjohtaja myönsi 15.12.2021 ZR:lle ja LN:lle rakennusluvat näille alueille.

14 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] ZR ja LN myivät 17.12.2021 kyseiset maa-alueet OMV:lle ja luovuttivat sille kaikki niihin liittyvistä luvista johtuvat oikeudet. OMV, josta tuli näiden maa-alueiden omistaja, ryhtyi rakentamaan kyseisiä alueita myönnettyjen lupien mukaisesti.

15 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] CNAIR haastoi huhtikuussa 2022 ZR:n ja LN:n oikeuteen ja vaati yhtäältä, että päätökset, sopimukset ja luvat, jotka CNAIR oli antanut heille kyseisten alueiden rakentamista varten, ja kaikki tällä perusteella toteutetut toimet on kumottava, ja toisaalta, että maa-alueet on palautettava entiseen tilaansa. OMV pyysi saada osallistua menettelyyn väliintulijana.

16 Tribunalul Arad (Aradin alioikeus, Romania) hylkäsi 3.4.2024 antamallaan tuomiolla CNAIR:n kanteen perusteettomana ja katsoi lähinnä, että kansallisessa oikeudessa sallitaan levähdys- ja pysäköintialueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

17 Curtea de Apel Timișoara (Timișoaran ylioikeus, Romania) hyväksyi 5.11.2024 antamallaan tuomiolla CNAIRin valituksen ja kumosi 3.4.2024 annetun tuomion. Se katsoi OG:n nro 43/1997 2 §:n 1–3 momentin ja 6 §:n 1 momentin a kohdan perusteella, että moottoritieverkoston palvelualueet, mukaan lukien turvalliset pysäköintialueet, ovat olennainen osa kansalliseen etuun liittyvää tieverkostoa ja että ne on näin ollen rakennettava valtion julkisessa omistuksessa oleville maa-alueille.

18 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] OMV haki 5.11.2024 annetun tuomion purkamista kyseisessä tuomioistuimessa, joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ja ratkaisee asian viimeisenä oikeusasteena, ja väitti, että tuomiossa rikottiin useita asetusten N:o 561/2006 ja N:o 1315/2013 säännöksiä ja loukattiin SEUT 56 artiklassa taattua palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa asetusten N:o 561/2006 ja N:o 1315/2013 säännösten väitetystä rikkomisesta, että näihin asetuksiin ei sisälly mitään sääntöä, joka koskisi moottoritieverkoston pysäköinti- tai palvelualueiden sijoittamiseen tarkoitettujen maa-alueiden julkista tai yksityistä luonnetta. Se on kuitenkin epävarma siitä, onko unionin oikeus esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa säädetään kiellosta rakentaa tällaisia alueita yksityisomistuksessa oleville maa-alueille, ja pohtii näin ollen, onko asetuksen N:o 561/2006 8 a artiklaa ja asetuksen N:o 1315/2013 19 artiklan d alakohtaa ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että niissä tunnustetaan oikeus rakentaa mainittuja alueita tällaisille maa-alueille.

20 Kyseinen tuomioistuin huomauttaa myös, että asetuksen N:o 1315/2013 johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa ei mainita, mitä oikeuksia ”yksityisen sektorin kumppaneille” tunnustetaan Euroopan laajuisten liikenneverkkojen alalla. Näiden kumppaneiden merkitys Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon toteuttamisessa ei kyseisen tuomioistuimen mukaan myöskään riitä sulkemaan pois sitä, että jäsenvaltio kieltää rakentamasta moottoritieverkoston pysäköinti- tai palvelualueita yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

21 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa SEUT 56 artiklan väitetystä rikkomisesta yhtäältä, että OMV on Romanian oikeuden mukaan perustettu oikeushenkilö, joka tarjoaa palvelujaan Romanian alueella, ja toisaalta, että pysäköinti- ja palvelualueiden rakentaminen ja ylläpitäminen tällä alueella kuuluu täysin Romanian sisäiseen tilanteeseen, etenkin kun muiden jäsenvaltioiden kansalaiset, jotka voisivat tulevaisuudessa olla OMV:n näillä alueilla tarjoamien palvelujen vastaanottajia, eivät matkusta Romaniaan käyttääkseen näitä palveluja, jotka ovat maantieliikenteen liitännäispalveluja. Kyseinen tuomioistuin korostaa lisäksi, että kieltoa rakentaa tällaisia alueita moottoriteiden viereisille yksityisomistuksessa oleville maa-alueille sovelletaan erotuksetta kaikkiin toimijoihin riippumatta niiden kansalaisuudesta tai kyseisten palvelujen vastaanottajien kansalaisuudesta, eikä kiellolla näytetä suosivan välillisesti Romaniaan sijoittautuneita palvelujen tarjoajia.

22 Kun otetaan huomioon yhtäältä pääasiassa annettavan ratkaisun lopullisuus ja toisaalta palvelujen tarjoamisen vapauden perustava luonne unionissa, kyseessä olevan alan monitahoisuus ja unionin oikeuden erityisten sääntöjen olemassaolo tieliikenteen alalla, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että on hyödyllistä esittää unionin tuomioistuimelle kysymys SEUT 56 artiklan sovellettavuudesta pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa romanialainen palvelujen tarjoaja aikoo tarjota Romanian moottoriteillä tieliikenteen liitännäispalveluja vastaanottajille, jotka voivat olla muiden jäsenvaltioiden kansalaisia.

23 Tässä tilanteessa Curtea de Apel Timişoara on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Ovatko asetuksen [N:o 1315/2013] 19 artiklan d alakohta ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohta sekä asetuksen [N:o 561/2006] 8 a artikla sekä kaikki moottoriteiden levähdysalueita ja turvallisia pysäköintialueita koskevat unionin oikeussäännöt esteenä kansalliselle säännöstölle, joka ei salli tällaisten pysäköintialueiden rakentamista yksityisomistuksessa oleville maa-alueille?

2) Onko asetuksen [N:o 1315/2013] johdanto-osan kuudes perustelukappale esteenä kansalliselle säännöstölle, joka ei salli tällaisten pysäköintialueiden rakentamista yksityisomistuksessa oleville maa-alueille?

3) Voidaanko SEUT 56 artiklaa ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien unionin oikeussääntöjen kokonaisuutta soveltaa tilanteessa, jossa tuomionpurkuhakemuksen tekijä – – on romanialainen palveluntarjoaja, joka aikoo tarjota tieliikenteen liitännäispalveluja Romanian moottoriteillä palvelujen vastaanottajille, jotka voivat olla unionin muiden jäsenvaltioiden kansalaisia?

4) Jos SEUT 56 artiklaa ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien unionin oikeussääntöjen kokonaisuutta voidaan soveltaa käsiteltävässä asiassa, ovatko nämä oikeussäännöt esteenä kansalliselle säännöstölle, joka ei salli palvelualueiden rakentamista ja tällaisten palvelujen – moottoriteiden varrella sijaitsevien turvallisten pysäköintialueiden – tarjoamista yksityisomistuksessa olevalla maalla?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

24 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklassa määrätään, että jos ennakkoratkaisukysymykseen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä tai jos ennakkoratkaisukysymykseen annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä, unionin tuomioistuin voi esittelevän tuomarin ehdotuksesta ja julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa päättää ratkaista asian perustellulla määräyksellä.

25 Nyt käsiteltävässä asiassa on sovellettava työjärjestyksen 99 artiklaa, koska yhtäältä ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä ja koska toisaalta vastaus kolmanteen kysymykseen on selvästi johdettavissa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä.

Ensimmäinen ja toinen kysymys

26 Kahdella ensimmäisellä kysymyksellään, jotka on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, ovatko asetuksen N:o 1315/2013 19 artiklan d alakohta ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohta, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen kanssa, sekä asetuksen N:o 561/2006 8 a artikla esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kielletään moottoritieverkon palvelualueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

27 Aluksi on muistutettava, että asetuksella N:o 1315/2013 vahvistetaan sen 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat, joiden mukaan verkko on kaksitasoinen rakenne, joka käsittää kattavan verkon sekä sen pohjalta kehitettävän ydinverkon.

28 Kyseisen asetuksen 19 artiklan d alakohdassa, joka koskee kattavan verkon kehittämistä, säädetään, että jäsenvaltioiden maantieinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen yhteydessä asettaman painopisteen on oltava kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitetuissa asianmukaisissa ja asiaankuuluvan turvallisissa ja varmoissa pysäköintialueissa.

29 Mainitun asetuksen 39 artiklan, joka sisältyy sen III lukuun, joka koskee ydinverkon kehittämistä, 2 kohdan c alakohdassa säädetään, että moottoriteille on rakennettava noin 100 kilometrin välein levähdysalueita yhteiskunnan, markkinoiden ja ympäristön tarpeiden mukaisesti, jotta muun muassa kaupallisille tienkäyttäjille on tarjolla asianmukaisia ja turvallisia pysäköintialueita.

30 Näiden säännösten sanamuodosta ilmenee, että niissä asetetaan levähdys- ja pysäköintialueiden rakentamista koskevia tavoitteita, mutta niissä ei kuitenkaan aseteta vaatimusta siitä, onko maa-alueiden, joille nämä alueet on rakennettava, oltava julkisessa tai yksityisessä omistuksessa.

31 Tätä tulkintaa ei voida kyseenalaistaa asetuksen N:o 1315/2013 johdanto-osan kuudennella perustelukappaleella, jossa ainoastaan todetaan, että jäsenvaltioiden ohella muista toimijoista, joiden joukossa on myös ”yksityisen sektorin kumppaneita”, on tullut merkittäviä Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon ja siihen liittyvien investointien täytäntöönpanijoita. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee joka tapauksessa, että unionin säädöksen johdanto-osalla ei ole sitovaa oikeudellista arvoa eikä siihen voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisten säännösten tulkitsemiseksi tavalla, joka on selvästi niiden sanamuodon vastainen (ks. vastaavasti tuomio 28.6.2012, Caronna, C-7/11, EU:C:2012:396, 40 kohta ja tuomio 20.1.2022, Air Berlin, C-165/20, EU:C:2022:42, 55 kohta).

32 Lisäksi asetuksen N:o 561/2006 8 a artiklan 1 kohdassa velvoitetaan komissio varmistamaan, että tiedot turvallisista pysäköintialueista ovat helposti kuljettajien saatavilla, ja julkaisemaan luettelon kaikista sertifioiduista pysäköintialueista virallisella verkkosivustolla, jota päivitetään säännöllisesti. Kyseisen 8 a artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on kannustettava kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitettujen pysäköintialueiden luomista asetuksen N:o 1315/2013 39 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

33 On todettava, että asetuksen N:o 561/2006 8 a artiklassa ei, kuten ei tämän määräyksen 28 ja 29 kohdassa tarkoitetuissa säännöksissäkään, aseteta mitään vaatimusta siitä, onko maa-alueiden, joille moottoritieverkoston palvelualueet on rakennettava, oltava julkisessa tai yksityisessä omistuksessa. Siinä ei etenkään edellytetä, että jäsenvaltioiden olisi sallittava tällaisten alueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

34 Edellä esitetyn perusteella kahteen ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1315/2013 19 artiklan d alakohtaa ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohtaa, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen kanssa, sekä asetuksen N:o 561/2006 8a artiklaa on tulkittava siten, että ne eivät ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kielletään moottoritieverkon palvelualueiden rakentaminen yksityisessä omistuksessa oleville maa-alueille.

Kolmas kysymys

35 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko SEUT 56 artiklaa tulkittava siten, että sitä sovelletaan jäsenvaltioon sijoittautuneeseen yhtiöön, joka on aloittanut moottoritieverkoston palvelualueen rakentamisen kyseisessä jäsenvaltiossa ja jota vastaan vedotaan oikeudenkäynnissä, jossa vaaditaan tätä varten myönnettyjen lupien kumoamista, kansalliseen säännöstöön, jossa kielletään tällaisten alueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

36 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EUT-sopimuksen sijoittautumisvapautta, palvelujen tarjoamisen vapautta ja pääoman vapaata liikkuvuutta koskevia määräyksiä ei ole sovellettava tilanteeseen, jonka kaikki osatekijät rajoittuvat yhden ainoan jäsenvaltion sisälle (tuomio 15.11.2016, Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, 47 kohta ja tuomio 2.3.2023, Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, 48 kohta).

37 Tällaisessa tilanteessa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on ilmoitettava, miltä osin siinä vireillä olevalla oikeusriidalla on sen puhtaasti sisäisestä luonteesta huolimatta sellainen liittymä perusvapauksia koskeviin unionin oikeuden määräyksiin, joka tekee pyydetyn tulkinnan välttämättömäksi oikeusriidan ratkaisemiselle (ks. vastaavasti tuomio 15.11.2016, Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, 55 kohta ja tuomio 17.10.2024, FA.RO. di YK & C., C-16/23, EU:C:2024:886, 40 kohta).

38 Ennakkoratkaisupyynnössä on näytettävä toteen tämä yhteys konkreettisilla ja varmoilla seikoilla, jotka eivät saa olla abstrakteja ja hypoteettisia. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei siten voi tällaisen jäsenvaltion täysin sisäisen tilanteen asiayhteydessä tyytyä toimittamaan seikkoja, joiden perusteella saattaisi olla mahdollista olla sulkematta pois tällaisen yhteyden olemassaoloa, vaan sen on päinvastoin esitettävä objektiivisia ja yhtäpitäviä seikkoja, joiden avulla unionin tuomioistuin voi selvittää mainitun yhteyden olemassaolon (ks. vastaavasti tuomio 2.3.2023, Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, 52 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 22.2.2024, Ente Cambiano società cooperativa per azioni, C-660/22, EU:C:2024:152, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

39 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa itse, että yhtäältä OMV on Romanian oikeuden mukaan perustettu oikeushenkilö, joka tarjoaa palvelujaan Romanian alueella, ja toisaalta moottoritieverkon palvelualueiden rakentaminen ja ylläpitäminen kyseisellä alueella muodostavat täysin Romanian sisäisen tilanteen. Se toteaa lisäksi, että kansallisessa lainsäädännössä säädettyä kieltoa rakentaa tällaisia alueita yksityisomistuksessa oleville maa-alueille sovelletaan erotuksetta kaikkiin tällaisten palvelujen tarjoajiin riippumatta niiden kansalaisuudesta ja niiden tarjoamien palvelujen vastaanottajien kansalaisuudesta, eikä kiellolla näytetä suosivan välillisesti Romaniaan sijoittautuneita palvelujen tarjoajia.

40 [sellaisena kuin se on oikaistuna 20.5.2026 annetulla määräyksellä] Tällaisessa asiayhteydessä, jossa – kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myöntää – on kyseessä kyseisen jäsenvaltion täysin sisäinen tilanne, kyseinen tuomioistuin toteaa lisäksi, että palvelut, joita OMV aikoo tarjota pääasiassa kyseessä olevilla alueilla, ovat Romanian moottoriteillä harjoitettavan tieliikenteen liitännäispalveluja, joten muiden jäsenvaltioiden kansalaiset, jotka voisivat tulevaisuudessa olla kyseisten palvelujen vastaanottajia, eivät pelkästään tällä perusteella matkusta Romaniaan.

41 Joka tapauksessa on niin, että väite, jonka mukaan osa palvelujen tarjoajan tulevasta asiakaskunnasta tulee muusta jäsenvaltiosta kuin sen sijoittautumisjäsenvaltiosta, ei riitä osoittamaan sellaisen rajat ylittävän tilanteen olemassaoloa, joka voi kuulua SEUT 56 artiklan soveltamisalaan (ks. vastaavasti tuomio 3.12.2020, BONVER WIN, C-311/19, EU:C:2020:981, 25 kohta).

42 Edellä esitetyn perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava, että SEUT 56 artiklaa on tulkittava siten, että sitä ei sovelleta jäsenvaltioon sijoittautuneeseen yhtiöön, joka on aloittanut moottoritieverkoston palvelualueen rakentamisen kyseisessä jäsenvaltiossa ja jota vastaan vedotaan oikeudenkäynnissä, jossa vaaditaan tätä varten myönnettyjen lupien kumoamista, kansalliseen säännöstöön, jossa kielletään tällaisten alueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

Neljäs kysymys

43 Kun kolmanteen kysymykseen annettu vastaus otetaan huomioon, neljänteen kysymykseen ei ole tarvetta vastata.

Oikeudenkäyntikulut

44 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on määrännyt seuraavaa:

1) Unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11.12.2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 19 artiklan d alakohtaa ja 39 artiklan 2 kohdan c alakohtaa, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen kanssa, sekä 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna 15.7.2020 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 2020/1054, 8 a artiklaa

on tulkittava siten, että

ne eivät ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kielletään moottoritieverkon palvelualueiden rakentaminen yksityisessä omistuksessa oleville maa-alueille.

2) SEUT 56 artiklaa

on tulkittava siten, että

sitä ei sovelleta jäsenvaltioon sijoittautuneeseen yhtiöön, joka on aloittanut moottoritieverkoston palvelualueen rakentamisen kyseisessä jäsenvaltiossa ja jota vastaan vedotaan oikeudenkäynnissä, jossa vaaditaan tätä varten myönnettyjen lupien

kumoamista, kansalliseen säännöstöön, jossa kielletään tällaisten alueiden rakentaminen yksityisomistuksessa oleville maa-alueille.

Allekirjoitukset