



Határozatok Tára

C-541/20–C-555/20. sz. egyesített ügyek

**Litván Köztársaság és társai
kontra
Európai Parlament
és
az Európai Unió Tanácsa**

A Bíróság ítélete (nagytanács), 2024. október 4.

„Megsemmisítés iránti kereset – Első mobilitási csomag (»mobilitási csomag«) – 2020/1054/EU rendelet – A napi és heti vezetési idő maximális időtartamai – A szünetek, valamint a napi és heti pihenőidők minimális időtartama – A járművezetők munkájának oly módon történő megszervezése, hogy azok esettől függően három- vagy négyhetente visszatérhessenek tartózkodási helyükre vagy munkáltatójuk működési központjába, hogy ott megkezdjék vagy ott töltsék rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejüket – A rendszeres heti vagy a kompenzációként tartott pihenőidő járműben való eltöltésének tilalma – A második generációs (V2) intelligens menetíró készülékek beszerelésének határideje – A hatálybalépés időpontja – (EU) 2020/1055 rendelet – A székhely követelményével kapcsolatos feltételek – A járműveknek a székhely szerinti tagállambeli működési központba történő visszatérésére vonatkozó kötelezettség – A rendszerint a székhely szerinti tagállamban található működési központból üzemeltetett járművek és járművezetők számával kapcsolatos kötelezettség – Kabotázs – A kabotázsra vonatkozó négynapos várakozási idő – A kombinált fuvarozási műveletek keretében történő kabotázsra vonatkozó kivétel – (EU) 2020/1057 irányelv – A közúti fuvarozási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok – Átültetési határidő – Belső piac – A szállítási szolgáltatások nyújtásának szabadságára alkalmazandó különös szabályozás – Közös közlekedéspolitika – EUMSZ 91. és EUMSZ 94. cikk – Alapvető szabadságok – Az arányosság elve – Hatásvizsgálat – Az egyenlő bánásmód elve és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve – A jogbiztonság elve és a bizalomvédelem elve – Környezetvédelem – EUMSZ 11. cikk – Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Európai Bizottságával folytatott konzultáció”

- Európai uniós jog – Elvek – Jogbiztonság – Uniós szabályozás – Az egyértelműség és az előreláthatóság követelménye – Terjedelem – Az adminisztráció által értelmezendő és alkalmazandó, meg nem határozott jogi fogalmak alkalmazása – Megengedhetőség – A jogrend időben változatlan fenntartásának kötelezettsége – Hiány (EUSZ 2. cikk, EUSZ 4. cikk, (2) bekezdés, és EUSZ 19. cikk; 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, d) alpont; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 3. pont)*

(lásd: 158–162., 615., 1052. pont)

2. *Európai uniós jog – Elvek – Arányosság – Terjedelem – Az uniós jogalkotó mérlegelési jogköre – Bírósági felülvizsgálat – Korlátok*
(2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, d) alpont; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 3. pont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 218., 219., 242–247., 720–722., 1265. pont)

3. *Intézmények jogi aktusai – Előkészítő eljárás – Az uniós jogalkotó által figyelembe vett alapvető adatok formája – Hatásvizsgálat és más információforrások – Terjedelem – Az arányosság elve – Az uniós jogalkotó mérlegelési mozgástere – Eltérő intézkedés elfogadása a hatásvizsgálat alapján – Megengedhetőség*
(2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, d) alpont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 220–226., 608. pont)

4. *Intézmények jogi aktusai – Előkészítő eljárás – Az uniós jogalkotó jogai és kötelezettségei – Az általános érdekek védelmének biztosítására és az Unió átfogó céljainak figyelembevételére vonatkozó kötelezettség – A tagállamok jogszabályait valamely uniós cselekvési területen már összehangoló jogalkotási aktus kiigazításának lehetősége – A körülmények bármilyen változására vagy az ismeretek bármilyen fejlődésére tekintettel történő kiigazítás – Megengedhetőség*
(EUSZ 3. cikk, (3) bekezdés; EUMSZ 9. cikk és EUMSZ 151. cikk, első bekezdés; 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, c) és d) alpont; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 2. cikk, 4. pont, a) alpont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 263–268., 321., 573., 829., 1426. pont)

5. *Európai uniós jog – Elvek – Egyenlő bánásmód – Uniós jogi rendelkezés – Az egyes gazdasági szereplők esetében az eltérő működési feltételek és különösen a földrajzi elhelyezkedésük miatti eltérő következmények – Hátrányos megkülönböztetés – Hiány*
(2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, c) és d) alpont; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 2. cikk, 4. pont, a) alpont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 321., 322., 557., 881., 1228. pont)

6. *Európai uniós jog – Elvek – Egyenlő bánásmód – Valamennyi tagállamra egyformán alkalmazott harmonizációs intézkedés – A nemzeti jogszabályok korábbi állapotától függően eltérő hatások – Hátrányos megkülönböztetés – Hiány*
(2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, d) alpont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 332., 563., 1222. pont)

7. *Szolgáltatásnyújtás szabadsága – A Szerződés rendelkezései – Hatály – Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében vett, közlekedés területén nyújtott szolgáltatások – Uniós jogi aktus, amely egy közlekedési ágazat tekintetében alkalmazhatóvá tette az EUMSZ 56. cikk szerinti szolgáltatásnyújtás szabadságát – Terjedelem*
(EUMSZ 56. cikk, EUMSZ 58. cikk, (1) bekezdés, EUMSZ 91. cikk, (2) bekezdés és EUMSZ 94. cikk; 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 1. cikk, 6. pont, c) és d) alpont; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 2. cikk, 4. pont, a) alpont; 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk)

(lásd: 352–358., 375., 390., 570., 974., 1420. pont)

8. *Alapvető jogok – Alapjogi Charta – Hatály – A környezet védelmének és a környezet minősége javításának elve – Terjedelem – Az Unió alapvető célkitűzései – Az uniós politikák és tevékenységek meghatározása és végrehajtása – Bennfoglaltság*
(EUSZ 3. cikk, (3) bekezdés; EUMSZ 11. és EUMSZ 191. cikk; az Európai Unió Alapjogi Chartája, 37. cikk)

(lásd: 423., 428–430. pont)

9. *Közlekedés – Közúti közlekedés – Jogalap – Az Unió környezetpolitikájáról szóló EUMSZ 191. cikk – Kizártság*
(EUMSZ 191. cikk; 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet; 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 2. cikk, 4. pont, a) alpont)

(lásd: 425–427. és 1012–1014. pont)

10. *Intézmények jogi aktusai – Előkészítő eljárás – Az uniós jogalkotó által figyelembe vett alapvető adatok formája – Hatásvizsgálat és más információforrások – 2020/1055 rendelet – Az 1. cikk 3. pontja – A járműveknek a fuvarozási vállalkozás székhelye szerinti tagállamban található működési központba való visszatérési kötelezettsége – A hatásvizsgálat és az említett kötelezettség arányosságának értékelésére vonatkozó elegendő információ hiánya – Megengedhetetlenség*
(2020/1055 európai parlamenti és tanácsi irányelv, 1. cikk, 3. pont, i. pont)

(lásd: 719–723., 737., 738. pont)

11. *Intézmények jogi aktusai – Előkészítő eljárás – Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal (EGSZB) és a Régiók Európai Bizottságával (RB) folytatott konzultáció – Lényeges eljárási szabály – Kötelező újbóli konzultáció az Európai Bizottság eredeti javaslatának módosítása esetén – Hiány*
(EUSZ 10. cikk; EUMSZ 91. cikk, (1) bekezdés, EUMSZ 301–EUMSZ 304. cikk és EUMSZ 305–EUMSZ 307. cikk)

(lásd: 902–906., 909. pont)

12. *Nemzetközi megállapodások – Az Unió megállapodásai – Az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás – Joghatások – A másodlagos uniós jogi aktusokkal szembeni elsőbbség – Valamely másodlagos uniós jogi aktus jogszerűségének az említett megállapodás rendelkezéseire tekintettel történő vizsgálata – Feltételek – Feltételhez nem kötött és kellően pontos rendelkezések*
(EUMSZ 208. cikk)

(lásd: 1032–1036., 1040. pont)

Összefoglalás

A Litván Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, Románia, a Ciprusi Köztársaság, Magyarország, a Máltai Köztársaság és a Lengyel Köztársaság által benyújtott tizenöt kereset tárgyában eljárva, amelyek a „mobilitási csomag” („Mobility Package”) elnevezésű „mobilitási intézkedéscsomag” részét képező három jogalkotási aktus¹ bizonyos rendelkezéseinek, illetve egyes esetekben másodlagosan a teljes egészének megsemmisítésére irányulnak, a Bíróság nagytanácsa elutasítja a kereseteket, a 2020/1055 rendelet 1. cikke 3. pontjának megsemmisítésére irányuló részük kivételével, amennyiben az az 1071/2009 rendelet² 5. cikkének (1) bekezdésébe egy új b) pontot illeszt be.

E három jogalkotási aktust annak érdekében fogadták el, hogy az addig hatályos szabályozást hozzáigazítsák a közúti fuvarozási ágazat fejlődéséhez. Ezek a jogalkotási aktusok többek között egyrészt a maximális napi és heti vezetési időre, a szünetek, valamint a napi és heti pihenőidő minimális időtartamára, továbbá a menetíró készülékkel történő helymeghatározásra (2020/1055 rendelet), másrészt a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek és a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó feltételek közös szabályaira (2020/1055 rendelet), harmadrészt pedig a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályokra (2020/1055 rendelet) vonatkoznak.

A Bíróság álláspontja

A szóban forgó jogalkotási aktusok különböző rendelkezései jogszerűségének Bíróság általi vizsgálata számos elven és átfogó megállapításon alapul.

Így a Bíróság először is emlékeztet arra, hogy a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvét az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése szabályozza, amely szerint ezen elvet a közös közlekedéspolitika végrehajtásával kell alkalmazni, amely politika az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa által különösen az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendelkezések hatálya alá tartozik. Ebből következik, hogy az uniós jogalkotó jogosult módosítani a közúti közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadsága gyakorlásának feltételeit, mivel az

¹ Az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020. L 249., 1. o.; helyesbítések: HL 2020. L 252., 57. o.; HL 2020. L 269., 44. o.; HL 2020. L 307., 33. o.; HL 2021. L 137., 20. o.). Az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020. L 249., 17. o.). A közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2020. L 249., 49. o.).

² A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 51. o.).

EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében a liberalizáció mértékét e területen maga a jogalkotó határozza meg a közös közlekedéspolitika végrehajtása keretében. Mivel ez utóbbi politikának lehetővé kell tennie a Szerződések célkitűzéseinek végrehajtását³, az említett jogalkotó által a közlekedési szolgáltatások nyújtásának szabadsága tárgyában elfogadott intézkedéseknek tehát nemcsak az lehet a célja, hogy megkönnyítsék e szabadság gyakorlását, hanem adott esetben az Unió EUM-Szerződésben elismert egyéb alapvető érdekei védelmének biztosítása is, mint például a foglalkoztatási feltételek javítása⁴, a megfelelő szociális védelem biztosítása⁵, valamint az egyenlő versenyfeltételek fenntartása.

A Bíróság másodszor emlékeztet arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, ha valamely jogalkotási aktus már egy adott uniós cselekvési területen összehangolta a tagállamok jogszabályait, az uniós jogalkotó nem fosztható meg attól a lehetőségtől, hogy ezt a jogi aktust a körülmények bármely változására vagy az ismeretek bármilyen fejlődésére tekintettel az EUM-Szerződés által elismert általános érdekek védelmének biztosítására vonatkozó feladatára figyelemmel kiigazítsa, és figyelembe vegye az Uniónak az EUM-Szerződésben elismert átfogó célkitűzéseit, amelyek között szerepelnek a foglalkoztatás magas szintjének előmozdítására, a belső piac megfelelő működésére, valamint a megfelelő szociális védelem biztosítására vonatkozó követelmények. Az uniós jogalkotó ugyanis ilyen helyzetben csak akkor teljesítheti megfelelően ezen általános érdekek és átfogó célkitűzések védelmének biztosítására irányuló feladatát, ha a belső piacot érintő jelentős változásokra tekintettel kiigazíthat valamely jogalkotási aktust a fennálló érdekek kiegyensúlyozása érdekében.

Harmadszor, a Bíróság az arányosság elvének vagy a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértésére alapított jogellenességi kifogások vizsgálata keretében hangsúlyozza, hogy nem zárható ki, hogy a vitatott jogalkotási aktusok hatása jelentősebb lehet azon fuvarozási vállalkozások számára, függetlenül attól, hogy melyik tagállamban rendelkeznek székhellyel, amelyek olyan üzleti modellt választottak, amelynek értelmében szolgáltatásaik jelentős részét, vagy akár teljes egészét az első tagállamtól távol eső tagállamokban letelepedett címzeteknek nyújtják, és amelyek járművezetői így a szállítási műveleteiket a lakóhelyüktől távol vagy ugyanazon fogadó tagállam területén állandó vagy folyamatos kabotázstevékenység keretében végzik. Mindazonáltal, ha abból indulunk ki, hogy ezen üzleti modellt alapvetően csak meghatározott tagállamokban székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozások alkalmazzák, amennyiben az érintett uniós jogi aktus valamennyi tagállamra kiterjedő következményekkel jár, és feltételezi, hogy a fennálló különböző érdekek közötti egyensúly biztosított, az ilyen egyensúlyra való törekvés, amely figyelembe veszi az összes tagállam helyzetét, önmagában nem tekinthető az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével ellentétesnek.

Ami a 2020/1054 rendeletet illeti, a keresetek különösen a következő rendelkezések megsemmisítésére irányultak:

- e rendelet 1. cikke 6. pontjának c) alpontja, amely szerint a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidőt a járművezetők nem tölthetik a járműben, hanem ezeket a munkáltató költségén, megfelelő alvási és tisztálkodási lehetőségekkel rendelkező erre alkalmas genderbarát szálláshelyen kell tölteniük.
- az említett rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontja, amely egyrészt azt a kötelezettséget írja elő a fuvarozási vállalkozások számára, hogy oly módon szervezzék meg a járművezetők munkáját,

³ Az EUMSZ 90. cikk értelmében.

⁴ Az EUM-Szerződés preambulumban és az EUMSZ 151. cikk első bekezdésében foglaltak szerint.

⁵ Az EUMSZ 9. cikk és az EUMSZ 151. cikk első bekezdése értelmében.

hogy ez utóbbiak három- vagy négyhetente – attól függően, hogy korábban igénybe vettek-e két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt, vagy sem – visszatérhessenek e munkáltató működési központjába vagy lakóhelyükre, hogy ott megkezdhessenek, vagy eltölthessenek legalább egy rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidőt, másrészt pedig azt a kötelezettséget, hogy e fuvarozási vállalkozások dokumentálják e kötelezettség teljesítésének módját.

- ugyanezen rendelet 2. cikkének 2. pontja, amely a második generációs (V2) új típusú intelligens menetíró készülék különböző kategóriáinak felszerelésére vonatkozóan új ütemtervet állapít meg.

Ami a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontjával szemben felhozott, a Bíróság által elsőként vizsgált és teljes egészében elutasított jogellenességi kifogásokat illeti, azok az arányosság elvének, az egyenlő bánásmód elvének és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, a jogbiztonság elvének, az uniós polgárok szabad mozgása elvének, a belső piac működésének, a munkavállalók szabad mozgásának, a letelepedés szabadságának, a közös közlekedéspolitikára vonatkozó uniós jogi szabályoknak és az uniós környezetvédelmi jog szabályainak a megsértésén alapultak.

E rendelkezés célja a járművezetők munkafeltételeinek és közúti biztonságának javítása⁶ az Unión belül annak biztosításával, hogy a járművezetők rendszeres időközönként visszatérhessenek lakóhelyükre a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejük eltöltése céljából annak érdekében, hogy a nemzetközi szállítási műveleteket végző járművezetők által e lakóhelytől távol töltött időszak ne legyen túlzottan hosszú. Az említett rendelkezés célja tehát az, hogy orvosolja a heti pihenőidőre és a járművezetőknek a lakóhelyükre való visszatérésére vonatkozó egyértelmű szabályok hiányát és ebből következően a fuvarozási vállalkozások egyenlőtlen versenyfeltételeit, amelyeket korábban a különböző nemzeti értelmezések és gyakorlatok lehetővé tettek.

Elsősorban a Bíróság a fent említett jogellenességi kifogások közül többet is elutasít, mivel azok két téves előfeltevésen alapulnak.

Először is, egyes felperes tagállamok tévesen állították, hogy a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontja azt írná elő a járművezetők számára, hogy kizárólag a munkáltató működési központjába vagy a lakóhelyükre térjenek vissza, gyakran üres tehergépjárművekkel.

Mindenekelőtt ugyanis a járművezetők – beleértve a harmadik országokból származó járművezetőket is – szabadon dönthetnek arról, hogy a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejüket az általuk választott helyen töltsék el, legyen az a munkáltató működési központja, a lakóhelyük vagy bármely más, általuk választott hely. A megtámadott rendelkezés nem írja elő a fuvarozási vállalkozások számára, hogy a járművezetőket arra kényszerítsék, hogy a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejüket ténylegesen saját lakóhelyükön töltsék. Ezzel szemben a fuvarozási vállalkozások kötelesek úgy megszervezni a járművezetők munkáját, hogy a járművezetőknek lehetőségük legyen visszatérni az általuk választott helyre, hogy ezen a helyen kezdjék meg, vagy töltsék el a pihenőidőt.

⁶ Lásd többek között a 2020/1054 rendelet (1), (2), (6), (8), (13) és (36) preambulumbekzdését.

Az uniós jogalkotó továbbá figyelembe kívánta venni azt a nyomást, amelynek a járművezetők korábban feltehetően ki voltak téve. Mivel ugyanis a munkaviszonyban a munkavállalót kell a gyengébb félnek tekinteni, meg kell akadályozni, hogy a munkáltató korlátozhassa jogait, vagy hogy a munkavállalót visszatartsák attól, hogy jogait kifejezetten érvényesítse munkáltatójával szemben. Így a munkáltató nem mentesülhet a járművezetők munkájának – a visszatérésük lehetővé tétele érdekében történő – megszervezésére vonatkozó kötelezettsége alól azzal az indokkal, hogy a járművezetők előre és általános jelleggel lemondtak a megtámadott rendelkezésben biztosított jogukról.

Végül az uniós jogalkotó rugalmasságot kívánt biztosítani a fuvarozási vállalkozásoknak, mint munkáltatóknak, egyrészt a járművezetők számára biztosított kapcsolódó jogok gyakorlásának konkrét módjairól való döntéshez, az egyes konkrét helyzetek függvényében, másrészt pedig az erre vonatkozó releváns dokumentáció felhasználásával annak bizonyításához, hogy tiszteletben tartották-e mind a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontjában előírt kötelezettséget, mind pedig azt, hogy e kötelezettséget adott esetben hogyan hangolták össze a járművezető azon szabadon kifejezett döntésével, hogy a heti pihenőidőt a lakóhelyétől eltérő helyen tölti.

Másodszor, egyes felperes tagállamok tévesen állították, hogy a fuvarozási vállalkozások azon kötelezettsége, hogy a járművezetők munkáját úgy szervezzék meg, hogy a járművezetők visszatérhessenek a munkáltató működési központjába vagy a lakóhelyükre, a forgalom jelentős növekedéséhez vezet. Ez az előfeltevés ugyanis abból indul ki, hogy ezen intézkedés elfogadása előtt a járművezetők csak kis számban tértek vissza az említett helyek valamelyikére, és hogy a visszatérésre szükségszerűen a járművezető által használt járművel kerül sor.

Azonban egyrészt a legtöbb járművezető már az intézkedés elfogadása előtt is rendszeresen négy hétnél rövidebb időközönként tért vissza a lakóhelyére. Másrészt a fuvarozási vállalkozások a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontjában előírt kötelezettségnek való megfelelés biztosítása érdekében más közlekedési eszközöket, például tömegközlekedést is igénybe vehetnek, és elképzelhető, hogy az e rendelkezésben említett két hely valamelyikére történő visszatérést a szokásos fuvarozási tevékenység részeként a fuvarozási vállalkozás járműveinek a működési központba történő visszatérésével is összekapcsolhatják.

Másodszorban, a Bíróság számos felmerülő jogkérdésről határoz, különösen az alábbiakban említettekről:

Először is, ami az uniós jogalkotónak a jogalkotási aktus kiigazítására vonatkozó jogát illeti, a járművezetők munkaidejére vonatkozó uniós szabályok módosításával a jogalkotó kifejezetten új egyensúlyt kívánt teremteni, figyelembe véve egyrészt a járművezetők jobb munkafeltételekhez és a fokozott közúti biztonsághoz fűződő érdekét, másrészt a munkaadók azon érdekét, hogy fuvarozási tevékenységüket tisztességes gazdasági feltételek mellett végezzék.

A jelen esetben az uniós jogalkotó, a szóban forgó különböző érdekek mérlegelésével – azon széles mérlegelési mozgástér keretében, amellyel a közös közlekedéspolitika területén rendelkezik – abból indulhatott ki, hogy az Unióban alkalmazott járművezetők által a tartózkodási helyüktől távol eltöltött időszakok jelentős növekedése szükségessé tette a munkafeltételeinek javítására irányuló konkrét intézkedés bevezetését, és hogy a tartózkodási helyüktől távol töltött hosszú időszakok egészségre gyakorolt negatív hatásai súlyosabbak,

mint a székhelyük szerinti tagállamtól eltérő tagállamokban többé-kevésbé állandó jelleggel szolgáltatást nyújtó vállalkozásokat érintő negatív következmények. Az egyensúly ilyen helyreállítása összhangban van az Unió szociális törekvéseivel.

Másodszor, a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának d) alpontjában meghatározott szabály megkülönböztetés nélkül vonatkozik valamennyi érintett fuvarozási vállalkozásra, függetlenül attól, hogy melyik tagállamban van a székhelyük, valamennyi járművezetőre, függetlenül azok állampolgárságától és a munkáltató székhelye szerinti tagállamtól, valamint valamennyi tagállamra, tehát nem jelent az uniós jog által tiltott közvetlen hátrányos megkülönböztetést. A Bíróság továbbá kimondja, hogy ez a szabály nem minősül az uniós jog által tiltott közvetett hátrányos megkülönböztetésnek, mivel természeténél fogva alkalmas arra, hogy nagyobb mértékben érintse az azon tagállamokban székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozásokat, amelyek álláspontjuk szerint „az Unió periferiáján” helyezkednek el, valamint az e vállalkozások és a tagállamok e csoportja által foglalkoztatott járművezetőket. Az uniós jog valamely rendelkezése önmagában nem tekinthető az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvével ellentétesnek kizárólag azon az alapon, hogy egyes gazdasági szereplőkre eltérő következményekkel jár, amennyiben ez a helyzet az eltérő működési feltételek következménye, amelyek között ezek a gazdasági szereplők – különösen földrajzi elhelyezkedésük miatt – vannak, és nem a megtámadott rendelkezésben rejlő jogegyenlőtlenség következménye.

Ami a 2020/1054 rendelet 1. cikke 6. pontjának c) alpontjával szemben felhozott azon jogellenességi kifogásokat illeti, amelyeket a Bíróság teljes egészében elutasít, azok az arányosság elvének, az egyenlő bánásmód elvének és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, az EUM-Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseinek, valamint az EUMSZ 91. cikk (2) bekezdésének és az EUMSZ 94. cikknek a megsértésén alapultak.

E rendelkezés célkitűzése a járművezetők munkafeltételeinek és közúti biztonságának javítása⁷ az Unión belül annak biztosítása által, hogy a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejük tartama alatt megfelelő minőségű szálláshellyel rendelkezzenek, különösen a nagy távolságokra történő nemzetközi fuvarozást végző és a lakóhelyüktől hosszú időt távol töltő járművezetők védelme érdekében. E rendelkezés célja, hogy orvosolja a heti pihenőidőre vonatkozó egyértelmű szabályok hiányát, és pontosabban azt az egyenlőtlen bánásmódot, amely korábban az 561/2006 rendelet⁸ 8. cikke (8) bekezdésének az illetékes nemzeti hatóságok általi eltérő értelmezése és alkalmazása miatt a tagállamok eltérő nemzeti szankciórendszereinek alkalmazásából eredhetett. Az uniós jogalkotó ugyanis azzal a céllal kodifikálta a 8. cikk (8) bekezdésének a Bíróság által a Vaditrans ítéletben⁹ kifejtett értelmezését, hogy egy egyértelműbb harmonizációs szabály révén biztosítsa a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidő járműben történő eltöltésére vonatkozó tilalom egységes alkalmazását.

Ez a tilalom, amely kizárólag a rendes vagy kompenzációs heti pihenőidőre vonatkozik, más jellegű pihenőidőkre nem, tiszteletben tartja mind az arányosság, mind a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, legyen szó akár a járművezetők, akár a vállalkozások, akár

⁷ Lásd többek között a 2020/1054 rendelet (1), (2), (6), (8), (13) és (36) preambulumbekzdését.

⁸ A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.).

⁹ 2017. december 20-i Vaditrans ítélet (C-102/16, EU:C:2018:1012).

a tagállamok közötti megkülönböztetésről. Az említett tilalom továbbá nem kötelezi a járművezetőket arra, hogy rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejüket rendszeresen a lakóhelyükön kívül töltsék úgy, hogy járművükkel biztonságos és védett parkolóhelyen vagy a parkolóhely melletti szálláshelyen parkolnak.

Ami a 2020/1054 rendelet 2. cikkének 2. pontjával szemben felhozott, a Bíróság által szintén teljes egészében elutasított jogellenességi kifogásokat illeti, azok az arányosság, a jogbiztonság és a bizalomvédelem elvének, valamint az EUMSZ 151. cikk második bekezdésének megsértésén alapultak.

A Bíróság álláspontja szerint önmagában az a tény, hogy az intelligens menetíró készülékek felszerelését a 2020/1054 rendelet hatálybalépését megelőzően alkalmazandó jogalkotási aktusban az utóbbi rendelet által végül megállapított időponttól eltérő időpontban is elő lehetett írni, nem elegendő a jogbiztonság vagy a bizalomvédelem megsértésének megállapításához. Ez még kevésbé áll fenn egy olyan jogalkotási aktus esetében, amely – mint jelen esetben is – olyan berendezések bevezetésére vonatkozik, amelyekre az új technológiák gyors fejlődése hatással lehet, és amelyek ezért folyamatos kiigazítást igényelhetnek az ilyen fejlődés figyelembevétele érdekében.

Ami a 2020/1055 rendeletet illeti, a keresetek különösen a következő rendelkezések megsemmisítésére irányultak:

- e rendelet 1. cikkének 3. pontja annyiban, amennyiben az az 1071/2009 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésébe egy új b) pontot illeszt be –, amely szerint a nemzetközi fuvarozásra használt járműveknek nyolchetente vissza kell térniük az érintett fuvarozási vállalkozás székhelye szerinti tagállamban található működési központba,
- a 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontja, amely szerint a fuvarozók nem végezhetnek kabotázsműveleteket ugyanazzal a járművel ugyanabban a fogadó tagállamban az e tagállamban végrehajtott kabotázsidőszak végétől számított négy napig.

Először is, ami az e rendelet 1. cikkének 3. pontjával szemben felhozott jogellenességi kifogásokat illeti, amennyiben az az 1071/2009 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésébe egy új b) pontot illeszt be, a Bíróság megsemmisíti e rendelkezést az arányosság elvének megsértése miatt, mivel az uniós jogalkotó nem bizonyította megfelelően, hogy megvizsgálta az e rendelkezésben előírt, a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség arányosságát.

E tekintetben a Bíróság megállapítja, hogy a jogalkotó természetesen nem köteles minden körülmények között hatásvizsgálatot végezni, és az ilyen vizsgálat nem kötelező rá nézve. A jogalkotó azonban köteles a választását objektív szempontokra alapozni, és meg kell vizsgálnia, hogy az elfogadott intézkedéssel elérni kívánt célok igazolhatják-e az egyes gazdasági szereplőket érő, akár jelentős mértékű, kedvezőtlen gazdasági következményeket. Ebből következik, hogy az említett jogalkotónak, ha a szóban forgó intézkedés bírósági eljárás tárgyává válik, képesnek kell lennie legalább arra, hogy világosan és egyértelműen szolgáltatassa és bemutassa azokat az alapvető adatokat, amelyeket figyelembe kellett vennie az említett jogi aktusban foglalt vitatott intézkedések megalapozásához, és amelyektől mérlegelési jogkörének gyakorlása függött.

A Bíróság azonban úgy véli, hogy bár a járművek visszavételére vonatkozó kötelezettség nem képezte hatásvizsgálat tárgyát, a hatásvizsgálat székhelyre vonatkozó részében szereplő

– részben az érintett piacot és annak sajátos nehézségeit leíró, illetve a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettségen kívüli kötelezettségek következményeinek értékelésére vonatkozó – adatokra való hivatkozás nem jelenti azon alapvető adatok világos és egyértelmű szolgáltatását és bemutatását, amelyek alapján a 2020/1055 rendelet 1. cikkének (3) bekezdését, amennyiben az az 1071/2009 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésébe egy új b) pontot illeszt be, elfogadásra került, és amelytől az uniós jogalkotó mérlegelési jogkörének hatékony gyakorlása függött. Ugyanez vonatkozik az Európai Parlament és a Tanács által a Bíróság előtt hivatkozott egyéb alapvető adatokra is, mivel azok nem kapcsolódnak a járművek visszatérési kötelezettségéhez, vagy túlságosan tömören kerültek bemutatásra. Ugyanez vonatkozik továbbá a felperes tagállamok által állítólagosan szolgáltatott olyan információkra való pusztán hivatkozásra, amelyekhez e jogalkotó hozzáférhetett volna.

Másodszor, ami a 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontjával szemben felhozott, a Bíróság által teljes egészében elutasított jogellenességi kifogásokat illeti, azokat az arányosság elvének, az egyenlő bánásmód elvének és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának, a közös közlekedéspolitikára, a belső piac működésére, a szolgáltatásnyújtás szabadságára, az áruk szabad mozgására vonatkozó uniós jogi szabályoknak, valamint a környezetvédelmi tárgyú uniós jogszabályoknak és az Unió nemzetközi környezetvédelmi kötelezettségvállalásainak megsértésén alapulnak.

Az arányosság elvének megsértésére vonatkozó kifogást illetően a Bíróság többek között megjegyzi, hogy a 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontjában előírt várakozási időnek – amely alatt a fogadó tagállamban végrehajtott kabotázsciklus végén a fuvarozók már nem jogosultak kabotázsműveleteket végezni ugyanabban a tagállamban – az a célja, hogy orvosolja az 1072/2009 rendelet¹⁰ hatályossága során a szisztematikus kabotázsgyakorlat megjelenésével okozott nem várt következményeket, és hogy megvalósítsa az uniós jogalkotó által kitűzött eredeti célt azáltal, hogy a belső fuvarozási piac megfelelő működéséhez való hozzájárulás érdekében az általa meghatározott liberalizációs szintnek megfelelően biztosítja a kabotázs ideiglenes jellegét.

A Bíróság továbbá hangsúlyozza, hogy a fogadó tagállamban a kabotázsciklust követő várakozási idő betartása nem követeli meg az érintett fuvarozási vállalkozástól, hogy minden fuvarozási tevékenységet felfüggeszsen. Ezért téves az az állítás, hogy a jármű az említett időszak alatt használaton kívül van, és azt ugyanabban a fogadó tagállamban a kabotázsművelettől eltérő szállítási műveletekre nem lehet igénybe venni, vagy hogy ugyanezen időszak alatt a fuvarozási vállalkozásnak vissza kellene juttatnia a járművet, ráadásul üresen, a működési központjába.

A környezetvédelmi tárgyú uniós jogszabályoknak és az Unió nemzetközi környezetvédelmi kötelezettségvállalásainak megsértésére alapított kifogást illetően a Bíróság különösen arra mutat rá, hogy a 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontjában előírt várakozási idő nem fog jelentős negatív hatást gyakorolni a környezetre, figyelemmel egyrészt arra, hogy ezen időszak alatt nem áll fenn az üres járműnek a fuvarozási vállalkozás működési központjába való visszatérésére vonatkozó kötelezettség, másrészt pedig arra, hogy az említett időszak alatt a jármű esetleges használaton kívül maradása nem jár környezeti hatással.

Ami a 2020/1057 irányelvet illeti, a keresetek lényegében ezen irányelv 1. cikke rendelkezéseinek annyiban történő megsemmisítésére irányultak, amennyiben azok

¹⁰ A nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.).

különbséget tesznek a közúti szállítási műveletek különböző típusai között, és bizonyos típusú műveleteket mentesítenek a 96/71 irányelvben¹¹ előírt, a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazása alól.

A 2020/1057 irányelv lényegében a közúti fuvarozási ágazatban a járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályokat állapít meg, amelyek alkalmazásuk megkönnyítése érdekében különbséget tesznek a szállítási műveletek különböző típusai között, attól függően, hogy a járművezető és a nyújtott szolgáltatás milyen mértékben kapcsolódik a fogadó tagállam területéhez.

Közelebbről, a 2020/1057 irányelv 1. cikke e tekintetben előírja, hogy a járművezető a 96/71 irányelv alkalmazásában nem minősül kiküldetésben lévő munkavállalónak, ha olyan kétoldalú szállítási műveleteket végez, amelyek a fuvarozási vállalkozás székhelye szerinti tagállamból egy másik tagállam vagy harmadik ország területére irányuló szállítási műveletekből állnak, vagy fordítva, egy tagállamból vagy egy harmadik országból végeznek szállítási műveleteket a fuvarozási vállalkozás székhelye szerinti tagállamba, vagy olyan szállítási műveletekből álló tranzitműveleteket, amelyek során a járművezető az áruk be- vagy kirakodása nélkül halad át egy tagállam területén.

Ezzel szemben, ha a járművezető nem honos fuvarozók által végzett nemzetközi szállítási műveleteket végez, amelyek olyan szállítási műveletekből állnak, amelyeket az e vállalkozás székhelye szerinti tagállamtól eltérő tagállamból vagy egy harmadik országból a székhely szerinti tagállamtól szintén eltérő másik tagállam területére vagy egy harmadik ország területére, vagy olyan kabotázsműveletekre végeznek, amelyeket a fuvarozó által a székhely szerinti tagállamtól eltérő tagállamban történő szolgáltatásnyújtásként határoznak meg, e járművezetőt a 96/71 irányelv alkalmazásában kiküldetésben lévő munkavállalónak kell tekinteni.

Ami a tagállamok közötti áru fuvarozásból álló kombinált szállítási műveleteket illeti, amelynek keretében a teherautó vagy a teherautóhoz kapcsolt más áruszállító eszköz az út kezdeti vagy végső szakaszán a közutat, míg a másik szakaszán a vasutat, a belvízi vagy a tengeri útvonalat használja, a járművezető nem minősül kiküldetésben lévő munkavállalónak a kombinált szállítási művelet kezdeti vagy végső közúti szakaszának teljesítése során, ha ez a közúti szakasz önmagában véve kétoldalú szállítási műveletekből áll.

A 2020/1057 irányelv 1. cikkének rendelkezéseivel szemben felhozott, a Bíróság által teljes egészében elutasított jogellenességi kifogások a 96/71 irányelv 1. cikke (3) bekezdése a) pontjának, az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, az arányosság elvének, az uniós jog közös közlekedéspolitikára, az áruk szabad mozgására, a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó jogszabályainak és az uniós jog környezetvédelmi tárgyú jogszabályainak megsértésén alapultak.

Ami közelebbről az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének állítólagos megsértését illeti, a Bíróság megállapítja, hogy az uniós jogalkotó a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó, a belső piac megfelelő működésének biztosítása érdekében az Unió egész területén alkalmazandó ágazati szabályok elfogadásával egyensúlyt kívánt teremteni¹² egyrészt a járművezetők szociális és munkafeltételeinek javítása, másrészt a közúti fuvarozási

¹¹ A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16-i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1997. L 18., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 2. kötet, 431. o.).

¹² Amint az a 2020/1057 irányelv (3), (7) és (9) preambulumbekkezdéséből kitűnik.

vállalkozások közötti tisztességes versenyen alapuló, a közúti fuvarozási szolgáltatások nyújtása szabadsága gyakorlásának megkönnyítése között. Ebben az összefüggésben az a megközelítés, amely a kiküldetési szabályok alkalmazása szempontjából különbséget tesz a különböző típusú szállítási műveletek között, távolról sem sérti a tagállamok közötti egyenlőséget, hanem éppen ellenkezőleg, a tagállamok között az említett irányelv hatálybalépése előtt alkalmazandó rendelkezések értelmezésében, alkalmazásában és végrehajtásában fennálló eltérésekből eredő, a járművezetőkre és a fuvarozási vállalkozásokra súlyos adminisztratív terheket jelentő egyenlőtlen bánásmód orvoslására irányul.

Erre a megközelítésre tekintettel a Bíróság a fuvarozási vállalkozások és az általuk foglalkoztatott járművezetők közötti állítólagos megkülönböztetés fennállásának aszerint történő értékeléséhez, hogy nem honos fuvarozók által végzett nemzetközi szállítási műveleteket vagy kétoldalú szállítási tevékenységet végeznek-e, elveti azt az előfeltevést, hogy e járművezetők helyzetének összehasonlíthatóságát a kiküldetési szabályok alkalmazásának meghatározása céljából kizárólag a munkájuk jellege alapján kell értékelni, mivel a 2020/1057 irányelv 1. cikkének megtámadott rendelkezései által kitűzött cél szempontjából az érintett járművezető és a székhely szerinti tagállamban vagy a fogadó tagállamban nyújtott szolgáltatás közötti kapcsolat az, ami az említett értékelés szempontjából releváns.

A Bíróság azt is kimondja, hogy a 2020/1057 irányelv 1. cikkében foglalt szabályok által kitűzött célra tekintettel téves az az előfeltevés, hogy a kombinált szállítási művelet összességében véve összehasonlítható a kétoldalú szállítási művelettel. Ennek az irányelvnek az a célja, hogy kizárólag a közúti fuvarozási ágazatban állapítson meg konkrét szabályokat a járművezetők kiküldetésére vonatkozóan. Az uniós jogalkotó nem sértette meg az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét azáltal, hogy a kombinált szállítási műveleteket nem tekintette kétoldalú szállítási műveleteknek, amennyiben ugyanaz a járművezető kíséri a járművet és annak rakományát.