

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2004. szeptember 9.*

A C-184/02. és a C-223/02. sz. egyesített ügyekben,

az EK 230. cikk alapján

a Bírósághoz 2002. május 16-án, illetve június 12-én

a **Spanyol Királyság** (képviseli kezdetben: R. Silva de Lapuerta, később: N. Díaz Abad, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek (C-184/02. sz. ügy)

és

a **Finn Köztársaság** (képviseli: T. Pynnä, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek (C-223/02. sz. ügy)

* Az eljárás nyelve: spanyol és finn.

az **Európai Parlament** (képviselik: M. Gómez-Leal és C. Pennera [C-184/02. sz. ügy], illetve H. von Herten és G. Ricci [C-223/02. sz. ügy], meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

és

az **Európai Unió Tanácsa** (képviselik: A. Lopes Sabino és G.-L. Ramos Ruano [C-184/02. sz. ügy], illetve A. Lopes Sabino és H. Erno [C-223/02. sz. ügy], meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperesek ellen,

támogatja őket:

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: F. Castillo de la Torre és W. Wils [C-184/02. sz. ügy], illetve M. Huttunen és W. Wils [C-223/02. sz. ügy], meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

beavatkozó,

benyújtott két megsemmisítés iránti keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, A. Rosas, S. von Bahr, K. Lenaerts (előadó) és K. Schiemann bírák,

főtanácsnok: C. Stix-Hackl,
hivatalvezető: M. Múgica Azarmendi főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2004. február 5-i tárgyalásra,

tekintettel a felek által előterjesztett észrevételekre,

a főtanácsnok indítványának a 2004. március 30-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 A Spanyol Királyság keresetet nyújtott be a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet 224. o.; a továbbiakban: megtámadott irányelv) megsemmisítése iránt (C-184/02. sz. ügy). A Spanyol Királyság 2002. június 3-i beadványával helyesbítette keresetlevelét.
- 2 A Finn Köztársaság az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket illetően nyújtott be keresetet a megtámadott irányelv megsemmisítése iránt (C-223/02. sz. ügy).

3 2002. október 4-i, illetve 2002. november 7-i végzésével a Bíróság elnöke engedélyezte, hogy az Európai Közösségek Bizottsága a Parlament, illetve a Tanács mellett beavatkozóként a perbe belépjen.

4 Tekintettel arra, hogy a két ügy egymással összefügg, a Bíróság első tanácsának elnöke 2004. január 7-i végzésével a C-184/02. sz. és a C-223/02. sz. ügyet a szóbeli szakasz lefolytatása és az ítélelhozatal céljából — a Bíróság eljárási szabályzatának 43. cikke alapján — egyesítette.

A jogi keret

5 1985. december 20-án a Tanács elfogadta a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK tanácsi rendeletet (HL L 370., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 1. kötet, 319. o.). E rendelet, amely a munkaviszonyban álló és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozik, lényegében a közúti fuvarozás területére vonatkozó vezetési időt és pihenési időt szabályozza.

6 1993. november 23-án a Tanács elfogadta a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 93/104/EK tanácsi irányelvet (HL L 307., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 2. kötet, 197. o.). Ez az irányelv szabályozza a minimális napi és heti pihenőidőt, a rendes szabadságot, a szüneteket, a maximális heti munkaidőt, valamint az éjszakai munka, a váltott műszakban végzett munka és a munkaritmus bizonyos szempontjait.

- 7 A közúti fuvarozást eredetileg kizárták a 93/104/EK tanácsi irányelv hatálya alól, azonban a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 93/104/EK tanácsi irányelvnek az abból kizárt ágazatok és tevékenységek szabályozása céljából történő módosításáról szóló, 2000. június 22-i, 2000/34/EK parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 195., 41. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 27. o.) az irányelv hatálya alá vonta ezt az ágazatot. E módosító irányelv alapján azonban a 93/104 irányelvnek a napi és heti pihenőidőt, a szüneteket és az éjszakai munkaidő időtartamát érintő rendelkezései nem vonatkoztak az utazó munkavállalókra.
- 8 A megtámadott irányelvet 2002-ben fogadták el. Az irányelv célja, hogy „[...] a munkaidő szervezésével kapcsolatban minimumkövetelményeket állapítson meg a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének védelme és biztonságának javítása céljából, illetve hogy fokozza a közúti közlekedés biztonságát, és összehangolja a versenyfeltételeket” (1. cikk).
- 9 A megtámadott irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik az irányelv hatályáról:

„Ez az irányelv a tagállamokban székhellyel rendelkező, a 3820/85/EGK rendelet vagy annak hiányában az AETR-megállapodás hatálya alá tartozó közúti fuvarozásban részt vevő vállalkozások által foglalkoztatott utazó munkavállalókra vonatkozik.

A következő albekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül ezt az irányelvet az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre 2009. március 23-tól kell alkalmazni.

Legkésőbb e határidő előtt két évvel a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Ez a jelentés a közúti közlekedés biztonsága, a versenyfeltételek, a foglalkoztatás szerkezete, valamint a szociális vonatkozások tekintetében vizsgálja annak következményeit, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők ki vannak zárva ennek az irányelvnek a hatálya alól. Az egyes tagállamokban figyelembe kell venni a fuvarozási ágazat szerkezete és a közúti fuvarozási szakmában dolgozók munkakörülményei tekintetében fennálló körülményeket. E jelentés alapján a Bizottság javaslatot terjeszt elő, amelynek célja adott esetben:

- az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonása körülményeinek megállapítása bizonyos önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők tekintetében, akik más tagállamokban nem folytatnak közúti fuvarozási tevékenységet, és akikre objektív okok, például a perifériális elhelyezkedés, a nagy országon belüli távolságok [helyesen: az országon belüli nagy távolságok] és a különösen erős versenyhelyzet miatt helyi korlátozások vonatkoznak, vagy
- az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek ezen irányelv hatálya alóli további kizárása.”

¹⁰ A megtámadott irányelv 3. cikke meghatározza a „munkaidő”, a „készenléti idő”, a „munkahely”, az „utazó munkavállaló”, az „önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető”, a „közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek”, a „hét”, az „éjszakai idő” és az „éjszakai munka” fogalmát.

- 11 A megtámadott irányelv 3. cikkének a) pontja a következőképpen határozza meg a „munkaidő” fogalmát:

„1. az utazó munkavállalók esetében: a munka kezdetétől a munka befejezéséig tartó idő, ami alatt a munkavállaló a munkahelyén tartózkodik, a munkaadó rendelkezésére áll, és ellátja feladatait, vagy tevékenységeit végzi, azaz:

— a közúti fuvarozási tevékenységre fordított teljes idő. Ezek a tevékenységek különösen a következők:

(i) vezetés;

(ii) be- és kirakodás;

(iii) segédkezés az utasok be- és kiszállásánál;

(iv) takarítás és műszaki karbantartás;

(v) minden egyéb, a gépjármű, a rakomány vagy az utasok biztonságának biztosítását vagy a folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel közvetlen összefüggésben lévő jogi vagy hatósági kötelezettségeknek való megfelelést célzó tevékenység, beleértve a be- és a kirakodás ellenőrzését, a rendőrségi,

vámhatósági és bevándorlási hivatali közigazgatási formalitások elintézését stb.,

- azon időszakok, amelyek során az utazó munkavállaló idejével nem rendelkezik szabadon, és a munkahelyén tartózkodik, készen a szokásos munka felvételére, amikor a szolgálattal kapcsolatos bizonyos feladatokat is elvégez, különösen a be- és a kirakodásra történő várakozás időszaka, amikor azok várható időtartama előre nem ismert, azaz az indulás előtt, vagy közvetlenül a szóban forgó időszak tényleges kezdetét megelőzően, vagy a szociális partnerek között tárgyalás útján kialakított általános feltételeknek, illetve a tagállamok jogszabályaiban rögzített feltételeknek megfelelően;

2. önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők esetében ugyanaz a meghatározás érvényes: a munka kezdetétől a munka végéig tartó időszak, amely során az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető a munkahelyén tartózkodik, és az ügyfelek rendelkezésére áll, valamint a folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel nem összefüggő általános ügyviteli munka kivételével feladatait ellátja, illetve tevékenységeit végzi.

[...]”

- 12 A megtámadott irányelv 3. cikke e) pontjának első számozatlan bekezdése a következőképpen határozza meg az „önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető” fogalmát: „[...] minden olyan személy, aki a közösségi jogszabályok értelmében közösségi engedély vagy bármely egyéb szakmai engedély alapján foglalkozásszerűen személyek szállítását vagy áruk közúti fuvarozását végzi harmadik fél számlájára vagy, aki jogosult [helyes fordítása: díjazás ellenében foglalkozásszerűen személyek szállítását vagy áruk közúti fuvarozását végzi, vagy aki jogosult] a saját számlájára munkát vállalni, és aki nem kötődik munkaadóhoz, sem munkaszerződéssel, sem egyéb munkavégzésre irányuló, alá-, fölérendeltségen alapuló jogviszony formájában, aki szabadon szervezheti a vonatkozó munkatevékenységeket, akinek a jövedelme közvetlenül a megtermelt nyereségtől függ, és akinek megvan az a szabadsága, hogy egyénileg vagy más önálló vállalkozó gépjárművezetőkkel történő együttműködés keretein belül több ügyféllel is üzleti kapcsolatot tartson fenn”.

- 13 A megtámadott irányelv szabályozza lényegében a maximális heti munkaidőre (4. cikk), a szünetekre (5. cikk), a gyakornokokra és a tanulókra vonatkozó pihenőidőre (6. cikk), valamint az éjszakai munkavégzésre (7. cikk) vonatkozó szabályokat.

A kereset elfogadhatóságáról a C-184/02. sz. ügyben

- 14 A Tanács és a Parlament állítása szerint a jelen ügyben a kereset nem fogadható el. Előadják, hogy a keresetlevélben a Parlament mint alperes nem szerepel, pedig a megtámadott irányelvet a Parlament és a Tanács bocsátotta ki az EK 251. cikkben foglalt eljárásnak megfelelően. Kiemelik továbbá, hogy Spanyolország a keresetlevélben kizárólag a Tanács költségeiben történő marasztalását kéri.
- 15 A fentiekhez hozzáfűzik, hogy a Bíróság alapokmányának 21. cikke első bekezdésének és a Bíróság eljárási szabályzata 38. cikke 1. §-a b) pontjának és 7. §-a együttes értelmezéséből az következik, hogy a Parlament mint alperes említésének mellőzése nem egyszerű formai hiba, és kijavítására nincsen mód. Ilyen körülmények között kétlik, hogy a keresetlevél benyújtását követően a Spanyol Királyság által a hivatalvezetőhöz címzett levéllel, amely feltünteti a Parlamentet mint alperest, lehetséges lenne a keresetlevél kijavítása.
- 16 Ki kell azonban emelni, hogy a keresetlevél benyújtását követően a Spanyol Királyságnak a Tanácsot és a Parlamentet alperesként feltüntető helyesbítése a kereset benyújtására előírt határidőn belül történt.
- 17 Eredeti keresetlevelében a Spanyol Királyság a megsemmisítés iránti kereset tárgyaként mindenestre az 2002/15/EK „európai parlamenti és tanácsi” irányelvet jelölte meg, amely közvetve, de mégis egyértelműen mind a Parlamentre, mind a

Tanácsra mint alperesekre utal, így nem kétséges, hogy a felperes már eleve ezen két intézmény ellen kívánt keresetet indítani. E körülmények között az előző pontban említett helyesbítés pontosításként, és nem a keresetlevél valamely, az eljárási szabályzat 38. cikke 1. §-ában említett eleme módosításának vagy kijavításának tekintendő.

18 A fentiekből következően a C-184/02. sz. ügyben a kereset elfogadható.

A kereset elfogadhatóságáról a C-223/02. sz. ügyben

19 A Parlament és a Bizottság állítása szerint a jelen ügyben a kereset nem fogadható el arra való tekintettel, hogy az eljárási szabályzat 38. cikke 1. §-ának követelményeivel ellentétesen a felperes a keresetlevelében nem határozta meg pontosan a per tárgyát és kereseti kérelmeit. A Parlament hangsúlyozza, hogy a Finn Köztársaság nem határozta meg egyértelműen, hogy a megtámadott irányelv mely rendelkezéseinek megsemmisítését kéri. A Bizottság pedig előadja, hogy a Finn Köztársaság a keresetlevelében nem határozza meg világosan, hogy a keresetlevelének 2. pontjában említett összes rendelkezés, egyes rendelkezések vagy a rendelkezések egyes fogalmainak megsemmisítését kéri-e.

20 A keresetlevélből azonban félreérthetetlenül kiderül, hogy a kereset tárgya a megtámadott irányelv annyiban, amennyiben az a 3. cikk e) pontja szerinti önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket érinti, és a Finn Köztársaság keresete e terjedelemben irányul az irányelv megsemmisítésére.

- 21 A keresetlevél 2. pontjában a megtámadott irányelv azon rendelkezéseinek felsorolása, amelyek kifejezetten az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkoznak, vagyis a nyolcadik preambulumbekkezdés, a 2. cikk (1) bekezdése, a 3. cikk a) pontjának (2) bekezdése és a 3. cikk e) és f) pontja, lehetségessé teszi a megsemmisítés iránti kereset tárgyának kellő pontossággal történő meghatározását.
- 22 A fentiekből következően a C-223/02. sz. ügyben a kereset elfogadható.

Az ügy érdeméről

- 23 Megsemmisítés iránti keresetükben a felperesek kereseti kérelmeik alátámasztásául — hol csak az egyik, hol mindkét felperes által említve — a következő jogalapokat hozzák fel: hatáskör túllépése, a szakmai tevékenység szabad gyakorlásához és a vállalkozás szabadságához fűződő jog megsértése, az arányosság elvének megsértése, az a tény, hogy a megtámadott irányelv céljai között nem szerepel a közúti közlekedés biztonsága, a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértése és az EK 74. cikk megsértése, az EK 137. cikk (2) bekezdésének megsértése és az EK 157. cikk megsértése, valamint az indoklás hiánya.

A hatáskör túllépésére alapított jogalap

- 24 A Finn Köztársaság előadja, hogy sem az EK 71. cikk, sem az EK 137. cikk nem jogosítja fel a Közösséget arra, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejét szabályozza.

25 Ami az EK 71. cikket illeti, a Finn Köztársaság állítása szerint a megtámadott irányelv olyan mértékben szabályozza az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejét, amely messze túlmegy a közúti közlekedés biztonságára és a versenyfeltételek összehangolására vonatkozó, ezen cikkben szereplő célkitűzéseken. A közúti közlekedés biztonságára vonatkozó célkitűzéssel kapcsolatban a Finn Köztársaság előadja, hogy a megtámadott irányelv nemcsak az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők vezetési idejét, hanem azok teljes munkaidejét szabályozza, annak ellenére, hogy egyáltalán nem bizonyított, hogy a vezetésen kívül a fuvarozással kapcsolatos egyéb tevékenységek bármilyen módon kockázati tényezőt jelentenének a közúti közlekedés biztonságára. A versenyfeltételek összehangolására vonatkozó célkitűzéssel kapcsolatban a Finn Köztársaság előadja, hogy ezen célkitűzés sem indokolja az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonását, egyrészt azért, mert az irányelv preambulumbekzdései alapján nem lehetséges annak megállapítása, hogy ez milyen tényleges hatásokkal járna a versenyfeltételekre, másrészt pedig az irányelv rendelkezései a kis- és középvállalkozások hátrányos helyzetbe hozásával éppen a verseny torzulását idézik elő.

26 Ami az EK 137. cikk (2) bekezdését illeti, a Finn Köztársaság azt állítja, hogy ezen rendelkezés nem jogosítja fel a Közösséget arra, hogy rendelkezéseket fogadjon el az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejére vonatkozóan.

27 Ki kell emelni, hogy a megtámadott irányelv az EK 71. cikkben és az EK 137. cikk (2) bekezdésén alapul.

28 Az EK 71. cikk (1) bekezdéséből az következik, hogy a közös közlekedéspolitika végrehajtása céljából és a közlekedés sajátosságainak figyelembevételével a 251. cikkben megállapított együttdöntési eljárásnak megfelelően a Tanács hatáskörrel rendelkezik arra, hogy meghatározza „a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket” [c) pont] és „az egyéb megfelelő rendelkezéseket” [d) pont].

- 29 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azzal, hogy a Szerződés a közös közlekedéspolitika kialakítását a Tanács feladatákként határozta meg, az ehhez szükséges közös szabályok megalkotására vonatkozóan széles körű jogalkotói hatáskört ruházott a Tanácsra (lásd a 97/78. sz. Schumalla-ügyben 1978. november 28-án hozott ítélet [EBHT 1978., 2311. o.] 4. pontját és a C-248/95. és C-249/95. sz., SAM Schiffahrt és Stapf egyesített ügyekben 1997. július 17-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-4475. o.] 23. pontját).
- 30 Az EK 71. cikk (1) bekezdésének c) pontjában található világos megfogalmazásból, valamint a közösségi bírónak az EK 71. cikk (1) bekezdésének d) pontjában található „egyéb megfelelő rendelkezésekre” vonatkozóan kifejtett álláspontjából (a fent hivatkozott Schumalla-ügyben hozott ítélet 6. pontja) következik, hogy a közösségi jogalkotó, ahogy azt egyébként a Finn Köztársaság maga is elismeri, jogosult a közúti közlekedés biztonságának javítását és a fuvarozási ágazat versenyfeltételeinek jelentős torzítására alkalmas nemzeti különbségek megszüntetését célzó közös rendelkezések megalkotására.
- 31 A Finn Köztársaság azonban arra hivatkozik, hogy a megtámadott irányelvnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozó rendelkezései — az irányelv 1. cikkében foglaltakkal ellentétben — nem segítik elő az EK 71. cikkben foglalt, a közúti közlekedés biztonságára és a versenyfeltételek összehangolására vonatkozó célkitűzések megvalósítását.
- 32 A Bíróság szükségesnek tartja ezen érvelés megalapozottságának vizsgálatát.
- 33 Ami először is a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó célkitűzést illeti, ki kell emelni, hogy a megtámadott irányelv 3. cikke a) pontjának 2. alpontja meghatározza, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők esetében a foglalkozásuk ellátására fordított idő mely részét kell munkaidőnek tekinteni. Ez a szabály az irányelv 4. cikkének a maximális heti munkaidőre vonatkozó rendelkezéseivel együtt meghatározza azon órák maximális számát, amelyet az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők hetente a közvetlenül

közúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellátására fordíthatnak. A heti korlátozás betartásának biztosítása érdekében a megtámadott irányelv 9. cikke munkaidő-nyilvántartási kötelezettséget ír elő. Az irányelv 5. cikke pedig — különösen az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők részére — meghatározza a szünetek kötelező gyakoriságát és legrövidebb időtartamát.

34 A fenti pontban említett előírások célja, hogy ésszerű keretek között tartsák az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők heti munkaritmusát olyan tevékenységek vonatkozásában, amelyek a gépjárművezetők fáradtságának mértékét befolyásolva hatással vannak a vezetésre, és hogy kötelező minimális pihenőidőt írjanak elő ezen gépjárművezetők számára. Ezen rendelkezések célja tehát tagadhatatlanul a közúti közlekedés biztonságának javítása, amelyet — a Finn Köztársaság állításával ellentétben — nemcsak a túl hosszú vezetési idő, hanem a vezetésről elkülönülő, pl. a megtámadott irányelv 3. cikke a) pontja 1) alpontja első francia bekezdésének (ii)–(v) pontjában foglalt egyéb olyan tevékenységek túlzott mértékű felhalmozódása is veszélyeztet, amelyek közvetlenül összefüggésben állnak a közúti fuvarozási tevékenységgel (lásd a C-394/92. sz., Michielsen és GTS ügyben 1994. június 9-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-2497. o.] 14. pontját és a C-297/99. sz., Skills Motor Coaches és társai ügyben 2001. január 18-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-573. o.] 24. és 25. pontját).

35 Az irányelv az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők éjszakai munkaidejére vonatkozóan is korlátokat állapít meg (7. cikk). Tekintettel az éjszakai munkavégzésnek az emberi szervezetre, a közúti fuvarozók fáradtságára és így a vezetésre gyakorolt jelentős hatására, ezen rendelkezés szintén a közúti közlekedés biztonságának javítását célozza.

36 Úgy kell tehát tekinteni, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejére vonatkozóan a megtámadott irányelv által előírt szabályozás célja a közúti közlekedés biztonsága. Ahogy azt a Parlament és a Bizottság joggal kiemeli, a fenti rendelkezés megfelelően kiegészíti a 3820/85 rendeletben foglalt előírásokat, amelyek csak a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető egyik tényezővel, a közúti fuvarozók túl hosszú vezetési idejének szabályozásával foglalkoznak.

- 37 A fenti érvelés helyességét nem befolyásolja a Spanyol Királyság által hivatkozott azon tény, miszerint a megtámadott irányelv 2. cikke (1) bekezdése harmadik albekezdésének rendelkezése alapján az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők jogi helyzetének az irányelv szempontjából történő végleges rendezése céljából a Bizottság legkésőbb 2007. március 23-ig köteles jelentést benyújtani az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely jelentés annak következményeit vizsgálja, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők ki vannak zárva az irányelv hatálya alól.
- 38 Mint az a Parlament írásbeli beadványaiból és különböző intézményeknek a tárgyaláson kifejtett, a Parlament beadványait megerősítő előadásaiából kitűnik, a fenti rendelkezés a Tanácsban a Bizottság javaslatával kapcsolatban kialakult kompromisszum eredménye, amely javaslat a szóban forgó gépjárművezetőket „elsősorban a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos okokból” már eleve a megtámadott irányelv hatálya alá vonta volna (lásd a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett „Vers un transport routier de qualité plus sûr et plus concurrentiel dans la Communauté” [„A Közösségen belüli biztonságosabb és fokozottan versenyképes, színvonalas közúti közlekedési rendszerért”] című 2000. június 21-i közleményét, COM (2000) 364 végleges). A fenti rendelkezés tehát nem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze azon szempontok megalapozottságát, amelyek a közúti vezetési tevékenységre fordított túl hosszú időnek, valamint a túl sok éjszakai munkának a gépjárművezető fáradtságára és így a vezetésre gyakorolt hatásaira vonatkoznak. Következésképpen, a rendelkezésből kiindulóan nem cáfolható az a megállapítás, miszerint a közúti közlekedés biztonságához fűződő célkitűzések alapján teljes mértékben indokolt az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének a megtámadott irányelv szerinti szabályozása.
- 39 Ami pedig a versenyfeltételek összehangolásához fűződő célkitűzést illeti, a megtámadott irányelv — a jelen ítélet 33. és 35. pontjában említett — rendelkezéseinek a célja az, hogy összhangba hozza az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők közúti fuvarozásra fordított munkaidejére vonatkozó nemzeti jogszabályok egyes lényegi elemeit. Ily módon a fenti rendelkezések hozzájárulnak ahhoz, hogy ezen elemeket tekintve a tagállamok között megszűnjenek azok a különbségek, amelyek alkalmasak az önállóan végzett közúti fuvarozási szakmában fennálló verseny torzítására.

40 A Bíróság egyebekben már kimondta, hogy éppen a közúti közlekedés biztonságának javítását szolgáló közös — pl. a jelen ítélet 33. és 35. pontjaiban foglalt — rendelkezések azok, amelyek hozzájárulnak a fuvarozási ágazat versenyfeltételeinek jelentős torzítására alkalmas különbségek megszüntetéséhez, és amelyek így az EK 71. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti értelemben „megfelelőnek” bizonyulnak a közös közlekedéspolitika megvalósítására (lásd a Schumalla-ügyben hozott ítélet [hivatkozás fentebb] 6. pontját).

41 A fentiek alapján meg kell állapítani, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének a megtámadott irányelv szerinti szabályozása alkalmas arra, hogy hozzájáruljon az irányelv 1. cikkében foglalt, a közúti közlekedés és a versenyfeltételek összehangolására vonatkozó célkitűzések megvalósításához. Az EK 71. cikk tehát megfelelő és elégséges jogalapot biztosít ahhoz, hogy a megtámadott irányelv a közúti fuvarozók fenti csoportjára is alkalmazható legyen.

42 Ami az EK 137. cikk (2) bekezdését illeti, ki kell emelni, hogy a munkavállalók egészségének és biztonságának védelme érdekében a munkakörnyezet javítása céljából elfogadott intézkedésekre vonatkozó jogalkotói eljárás megegyezik a 71. cikkben foglalt intézkedésekre vonatkozó jogalkotói eljárással.

43 Az EK 137. cikk (2) bekezdésére mint a megtámadott irányelv másodlagos jogalapjára történő irányelvi utalás nem volt hatással az irányelv elfogadására alkalmazott jogalkotói eljárásra.

44 Ezen körülmények között nem szükséges abban a kérdésben állást foglalni, hogy az EK 137. cikk (2) bekezdése szintén megfelelő jogalapot biztosít-e az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozó irányelvi rendelkez-

zések számára (lásd szintén a C-491/01. sz., British American Tobacco [Investments] és Imperial Tobacco ügyben 2002. december 10-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-11453. o.] 98. pontját és ezzel ellentétesen a C-300/89. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben [ún. „Titán-dioxid”-ügy] 1991. június 11-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-2867. o.] 18–21. pontját).

- 45 A fentiekre tekintettel a megvizsgált jogalapot el kell vetni.

A szakmai tevékenység szabad gyakorlásához és a vállalkozás szabadságához fűződő jogok megsértésére, az arányosság elvének megsértésére és az arra alapított jogalap, hogy a megtámadott irányelv céljai között nem szerepel a közúti közlekedés biztonsága

- 46 A Spanyol Királyság egyrészről kifejti, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonása megakadályozza, hogy az önálló közúti fuvarozók minden erőfeszítésüket és idejüket vállalkozásuk sikerének és gyarapodásának szenteljék, és megengedhetetlen módon csorbítja ezen gépjárművezetőknek a szakmai tevékenység szabad gyakorlásához és a vállalkozás szabadságához fűződő jogát.

- 47 A Spanyol Királyság másrészről előadja, hogy a megtámadott irányelv negyedik és ötödik preambulumbekzdésével, valamint 1. cikkével ellentétben a megtámadott irányelv, amely egy társadalompolitikai jogszabály, és amelynek kizárólagos célja a közúti fuvarozók életszínvonalának és munkakörülményeinek javítása, nem alkalmas a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó célkitűzések elérésére. A Spanyol Királyság kifejti, hogy míg a munkavállalók és munkaadók közötti alá- és fölérendeltségi viszonyra való tekintettel a munkavállalók esetében valóban indokolt a munkaidő szabályozása, addig az önálló vállalkozók esetében, akiknek meg kell adni a szabadságot ahhoz, hogy tevékenységüket saját belátásuk szerint szervezzék, nincsen szükség erre a védelemre.

48 A Finn Köztársaság egyrésztől előadja, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonása az arányosság elvének megsértését jelenti. A Finn Köztársaság először is kifejti, hogy a személyek védelme nem indokolja a szóban forgó gépjárművezetők munkaidejének szabályozását; másodsor, hogy a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó célkitűzést a 3820/85 rendeletben már figyelembe vették, és ezen rendelet betartása ellenőrzésének szigorításával a fenti célkitűzés ugyanolyan hatékonyan, de a szakmai tevékenység szabadságát kevésbé sértő módon is elérhető lenne; harmadsor, hogy a megtámadott irányelvből nem tűnik ki, hogy az mennyiben járul hozzá a versenyfeltételek összehangolására vonatkozó célkitűzések megvalósításához.

49 A Finn Köztársaság másrésztől azt állítja, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a megtámadott irányelv alá sorolása sérti a szakmai tevékenység szabad gyakorlásának elvét, amely szerint a vállalkozó szabadon dönthet a vállalkozási tevékenységére fordítandó munkaidő hosszáról és beosztásáról. A Finn Köztársaság szerint a megtámadott irányelv az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozóan a vezetésen kívül egy sor más tevékenységet is szabályoz, és munkaidő-nyilvántartási kötelezettséget ír elő számukra, ami elfogadhatatlan mértékben csorbítja ezen gépjárművezetőknek a tevékenységük szabad szervezéséhez fűződő jogát.

50 Előzetesen hangsúlyozni kell, hogy a tárgyaláson a Spanyol Királyság világossá tette, hogy a jelen ítélet 47. pontjában foglalt azon jogalapjával, amely szerint az irányelv céljai között nem szerepel a közúti közlekedés biztonsága, azt kifogásolja, hogy az irányelv aránytalanul korlátozza az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket abban, hogy szabadon szervezhessék szakmai tevékenységüket. Ezen jogalap tehát átfedésben van a Spanyol Királyság által hivatkozott másik, a szakmai tevékenység szabad gyakorlásához és a vállalkozás szabadságához fűződő jogok megsértésére alapított jogalappal.

51 A szakmai tevékenység szabad gyakorlása a közösségi jog általános elvei közé tartozik (a C-177/90. sz. Kühn-ügyben 1992. január 10-én hozott ítélet [EBHT 1992.,

I-35. o.] 16. pontja és a C-280/93. sz., Németország kontra Tanács ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-4973. o.] 78. pontja, valamint a fent hivatkozott SAM Schiffahrt és Stapf egyesített ügyekben hozott ítélet 72. pontja). Ugyanez mondható el a vállalkozás szabadságáról is, amely átfedésben van a szakmai tevékenység szabad gyakorlásával (a C-143/88. és C-92/89. sz., Zuckerfabrik Süderdithmarschen és Zuckerfabrik Soest egyesített ügyekben 1991. február 21-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-415. o.] 72–77. pontja).

- 52 Ezek a szabadságok azonban nem korlátlanok, hanem társadalomban betöltött szerepükhöz viszonyítva kell figyelembe venni őket. Következésképpen ezek korlátozhatóak, feltéve, hogy ezek a korlátozások közérdekű célkitűzések alapján történnek, és a kitűzött cél tekintetében nem jelentenek olyan túlzott és tűrhetetlen beavatkozást, amely az így biztosított szabadságoknak éppen a lényegét csorbítaná (lásd különösen a C-200/96. sz. Metronome Musik-ügyben 1998. április 28-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-1953. o.] 21. pontját).
- 53 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejére vonatkozó, a megtámadott irányelv szerinti szabályozás célja a közúti közlekedés biztonságának javítása (lásd a fenti 33. és 36. pontokat), amely így megfelel valamely közérdekű célkitűzésnek (lásd a C-55/93. sz. Van Schaik-ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-4837. o.] 19. pontját és a C-314/98. sz. Snellers-ügyben 2000. október 12-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-8633. o.] 55. pontját).
- 54 Ahogy azt a főtanácsnok indítványának 112–116. pontjában megállapítja: igaz, hogy a vonatkozó szabályozás beavatkozik az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők szakmai tevékenységének gyakorlására vonatkozó feltételrendszerbe, ez azonban magának a tevékenység gyakorlására vonatkozó szabadságnak a fennállását nem érinti.
- 55 Továbbá — ahogy a Parlament és a Bizottság hangsúlyozza — a megtámadott irányelv az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket illetően világosan megkülönbözteti egyrészt a fuvarozási tevékenységgel közvetlenül össze-

függő, pl. a 3. cikk a) pontjának 1) alpontja szerinti tevékenységeket, amelyekre vonatkoznak a munkaidő szervezésére vonatkozó irányelvi intézkedések, másrészt a „folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel nem összefüggő általános ügyviteli munk[át]” (3. cikk a) pont 2) alpont), amelyre a jelen irányelv nem terjed ki.

56 Széles mérlegelési jogkörét figyelembe véve, amellyel a közös közlekedéspolitikát szolgáló megfelelő intézkedések elfogadása érdekében rendelkezik (lásd a SAM Schiffahrt és Stapf egyesített ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 23–25. pontját), a közösségi jogalkotó úgy vélhette, hogy a fuvarozási tevékenységgel közvetlenül összefüggő tevékenységekre fordított idő szabályozására vonatkozó intézkedések a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos célkitűzések szempontjából megfelelőek és ésszerűek, anélkül hogy az intézkedések sértenék az önálló vállalkozói helyzetet választó gépjárművezető azon szabadságát, hogy saját belátása szerint szervezze meg az e helyzetéből adódó általános feladatait.

57 Ami az arányosság elvét illeti, amely a közösségi jog általános elvei közé tartozik, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően ezen elv szerint a meghozott intézkedések nem haladhatják meg azt a mértéket, amely a szóban forgó szabályozás által megvalósítandó cél eléréséhez szükséges és megfelelő, és ha több ilyen megfelelő intézkedés között lehet választani, a legkevésbé kényszerítő intézkedést kell előnyben részesíteni (lásd különösen a C-101/98. sz. UDL-ügyben 1999. december 16-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-8841. o.] 30. pontját és a C-27/00. és C-122/00. sz., Omega Air és társai ügyben 2002. március 12-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-2569. o.] 62. pontját).

58 A jelen esetben a fenti 54–56. pontban foglalt okfejtésből annak megállapítása következik, hogy nem sértik az arányosság elvét az irányelvnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozó azon rendelkezései, amelyek célja annak megakadályozása, hogy a gépjárművezetők a fuvarozással közvetlenül összefüggő tevékenységüket illetően olyan munkaidőkeretet válasszanak, amely alkalmas arra, hogy veszélyeztesse a közúti közlekedés biztonságát, anélkül hogy csorbítanák a gépjárművezetők azon szabadságát, hogy általános ügyviteli munkáikat a saját érdeküknek leginkább megfelelő módon szervezhessék.

- 59 A fentiekhez hozzá kell fűzni, hogy — a Finn Köztársaság állításával ellentétben — a 3820/85 rendeletben a vezetési időre meghatározott korlátozások ellenőrzésének szigorítását nem lehet ugyanolyan hatékony és kevésbé kényszerítő intézkedésnek tekinteni, mint a vitatott rendelkezéseket. A szigorítás ugyanis nem járulna hozzá ahhoz, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a vezetésen kívül eltöltött azon idejét ésszerű keretek közé szorítsák, amely időt a gépjárművezetők olyan tevékenységekre fordítanak, amelyek közvetlen összefüggésben állnak a közúti közlekedéssel, és amelyek alkalmasak arra, hogy a közúti közlekedés biztonságának szempontjából hátrányosan befolyásolják a gépjárművezetők fáradtságának mértékét és a vezetést.
- 60 A fentiek figyelembevételével az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének a megtámadott irányelv szerinti szabályozása nem tekinthető olyan túlzott és tűrhetetlen beavatkozásnak, amely csorbítaná a szakmai tevékenység szabad megválasztásához és a vállalkozás szabadságához fűződő jogok lényeges tartalmát, vagy amely sértené az arányosság elvét.
- 61 A fentiekből következően a megvizsgált jogalapokat teljes egészükben el kell utasítani.

A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértésére és az EK 74. cikk megsértésére alapított jogalap

- 62 A Spanyol Királyság azt állítja, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a megtámadott irányelv hatálya alá történő bevonásával az önálló fuvarozók a munkaviszonyban álló dolgozókhoz képest hátrányos megkülönböztetést szenvednek, mivel az irányelv teljesen különböző helyzeteket ugyanolyan módon szabályoz, jóllehet ezt semmilyen objektív ok nem igazolja. A Spanyol Királyság állítja továbbá, hogy a fenti gépjárművezetőknek a megtámadott irányelv hatálya alá történő bevonása ellentétes az EK 74. cikk rendelkezéseivel.

63 A Spanyol Királyság hozzáteszi, hogy a közúti közlekedés biztonsága és a szabad verseny biztosítása nem számít olyan objektív oknak, amely megfelelően igazolná azt, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre ugyanolyan szabályok vonatkozzanak, mint a munkaviszonyban álló dolgozókra. Álláspontja szerint egyrészt a megtámadott irányelv céljai között nem szerepel a közúti közlekedés biztonsága, másrészt az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a megtámadott irányelv hatálya alól történő kizárása nem alkalmas a fuvarozási piacon folyó verseny torzítására, különös tekintettel a 3820/85 rendelet által a vezetési időre megállapított korlátokra.

64 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve alapján az egymással összehasonlítható helyzeteket nem lehet különböző módon kezelni, és az egymástól eltérő helyzeteket nem lehet ugyanolyan módon kezelni; kivéve, ha ez a kezelés objektív okokkal igazolható (lásd különösen az Omega Air és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 79. pontját és a C-137/00. sz., Milk Marque és National Farmers' Union ügyben 2003. szeptember 9-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-7975. o.] 126. pontját).

65 A jelen esetben ki kell emelni, hogy munkaidő szervezését illetően, amelyre a megtámadott irányelv vonatkozik, az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők és a munkaviszonyban álló gépjárművezetők nincsenek ugyanabban a helyzetben. Az önálló vállalkozási tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a közúti fuvarozással közvetlenül összefüggő tevékenységeken túl általános ügyviteli feladatokat is el kell látniuk, ami a munkaviszonyban álló gépjárművezetők esetében nem áll fenn.

66 A megtámadott irányelvnek a munkaviszonyban álló utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének meghatározására vonatkozó 3. cikke a) pontjának megfogalmazásából kitűnik, hogy a közösségi jogalkotó figyelembe vette az e helyzetek közötti különbséget. Ami a munkaviszonyban álló dolgozókat illeti, a szóban forgó irányelv munkaidejük teljes egészét szabályozza, azaz kiterjed a 3. cikk a) pont 1) alpont első franciabekezdésben említett közúti fuvarozási tevékenységre fordított időre, de „azon időszakok[ra is],

amelyek során az utazó munkavállaló idejével nem rendelkezik szabadon, és a munkahelyén tartózkodik, készen a szokásos munka felvételére, amikor a szolgálattal kapcsolatos bizonyos feladatokat is elvégez [...]” (3. cikk, a) pont, 1) alpont, második franciabekezdés). Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket illetően a szabályozás csak a munkaviszonyban álló dolgozókkal közös tevékenységekre, vagyis a fent említett közúti fuvarozásra fordított tevékenységre korlátozódik, miközben az irányelv hatálya nem terjed ki az önálló tevékenységet végzők helyzetére jellemző tevékenységekre, nevezetesen a „[...] folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel nem összefüggő általános ügyviteli munk[ára] [...]” (3. cikk, a) pont, 2) alpont).

- 67 Hangsúlyozni kell egyébként, hogy a közúti fuvarozással összefüggő tevékenységek ugyanazzal a jelentéssel bírnak a munkaviszonyban álló utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők esetében is; mindkét esetben nemcsak a vezetést, hanem egy sor más, a közúti fuvarozással közvetlenül összefüggő tevékenységet is magukban foglalnak, mint pl. berakodás, kirakodás, segédkezés az utasok részére a járműbe való be- és kiszállás közben, takarítás, műszaki karbantartás, valamint a gépjármű, a rakomány vagy az utasok biztonságának biztosítását vagy jogi vagy hatósági kötelezettségeknek való megfelelést célzó tevékenység (vámhatósági vagy más közigazgatási formalitások). Következésképpen megalapozatlan a Spanyol Királyság azon érvelése, miszerint a megtámadott irányelv kizárólag az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők részére írja elő, hogy a munkaidejükbe beszámítsák a vezetésen kívül más tevékenységekre fordított időt, amivel a 3820/85 rendelet előírásai szerint a munkaidőből a vezetési időre fordítható részt illetően a munkaviszonyban álló dolgozókat kedvezőbb elbánásban részesíti, mint az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket.

- 68 Végül, elismerve, hogy a megtámadott irányelvet az EK 74. cikk szerinti értelemben a „fuvarozási díjakra és feltételekre vonatkozóan elfogadott intézkedésnek” kell tekintetni, az 54–56. pontban kifejtett érvelés, valamint azon feltételek, amelyek mellett az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők a megtámadott irányelv 2. cikkének (1) bekezdése alapján bekerültek az irányelv hatálya alá, kizárják,

hogy a közösségi jogalkotó nem teljesítette azon kötelezettségét, hogy figyelembe vegye a fuvarozók — jelen esetben az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők — gazdasági helyzetét.

Az EK 137. cikk (2) bekezdésére és az EK 157. cikkre alapított jogalap

69 A Finn Köztársaság előadja, hogy a megtámadott irányelvnek a munkaidőre vonatkozó korlátozásai elsősorban a kis- és középvállalkozásokat sújtják, mivel a nagyvállalatokkal ellentétben azok nem rendelkeznek olyan személyi erőforrásokkal, amelyek lehetővé teszik a munkák oly módon történő elosztását, amelynél fogva lehetővé válik, hogy a gépjárművezetők a megtámadott irányelv előírásai szerint a teljes vezetési időre fordítható munkaidejüket kihasználják, míg más munkavállalók a gépjárművezetéstől elkülönülő tevékenységekkel foglalkozzanak, a munkaidő bármiféle korlátozása nélkül. A Finn Köztársaság tehát azt a következtetést vonja le, hogy ez sérti az EK 137. cikk (2) bekezdését.

70 A Finn Köztársaság előadja továbbá, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének korlátozása gátolja a kisvállalkozások fejlődését, mivel a minden vállalkozásban benne rejlő kockázathoz még hozzáadódik azon szabadság indokolatlan korlátozása, hogy a vállalkozás igazgatására fordíthassák a kívánt időt, ami sérti az EK 157. cikkben foglalt, az európai ipar versenyképességével kapcsolatos célkitűzéseket. A Finn Köztársaság állítása szerint a megtámadott irányelv hatályának az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre történő kiterjesztése a nagy fuvarozási vállalatok megerősödésével, a verseny gyengülésével, illetve a kis- és középvállalkozások foglalkoztatási lehetőségeinek beszűkülésével járhat.

71 Meg kell jegyezni, hogy az EK 137. cikk (2) bekezdését illetően a Finn Köztársaság különösen a b) pont első albekezdésének második mondatában foglalt rendelkezésre hivatkozik, amelynek értelmében az EK 137. cikk (2) bekezdésén alapuló irányelvek,

amelyek ugyanezen cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében a munkavállalók egészségének és biztonságának védelmét célozzák, nem írhatnak elő olyan közigazgatási, pénzügyi vagy jogi korlátozásokat, amelyek gátolnák a kis- és középvállalkozások alapítását és fejlődését.

- 72 Elismerve, hogy a megtámadott irányelvnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozó, a jelen ügyben egyedül támadott rendelkezései az EK 71. cikkén kívül az EK 137. cikk (2) bekezdésén is alapulnak, hangsúlyozni kell, hogy az előző pontban említett rendelkezés valóban azt jelenti, hogy az EK 137. cikk (1) bekezdésnek a) pontja szerinti intézkedések elfogadása során figyelembe kell venni a kis- és középvállalkozások különleges gazdasági érdekeit, azonban ez nem zárja ki, hogy kötelező intézkedéseket fogadjanak el e vállalkozások tekintetében (az EK-Szerződés 118. cikke (2) bekezdésének második számozatlan albekezdésével kapcsolatban [az EK-Szerződés 117–120. cikke helyébe a 136–143. cikk lépett] lásd a C-84/94. sz., Egyesült Királyság kontra Tanács ügyben 1996. november 12-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-5755. o.] 44. pontját).

- 73 Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejének a megtámadott irányelv szerinti szabályozása, ahogy az a jelen ítélet 53–56. pontjaiból kitűnik, kiegyensúlyozott módon fejezi ki egyrészt a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos célkitűzéseket, másrészt az önálló vállalkozói helyzetnek a vállalkozó általános ügyviteli feladataival összefüggő sajátosságait. Ezen körülménynek között nem állítható az, hogy az irányelv olyan korlátozásokat tartalmaz, amelyek gátolnák a kis- és középvállalkozások alapítását és fejlődését.

- 74 Ami az EK 157. cikket illeti, ezen cikk szerint a közösségi ipar versenyképességéhez szükséges feltételek biztosítása érdekében az iparpolitika alapján vagy az EK-Szerződés más rendelkezései alapján a Közösség által végrehajtott fellépéseknek különösen azt a célt kell kitűzniük, hogy olyan környezet kialakítását ösztönözzék, amely a Közösség egész területén kedvez a kezdeményezéseknek és a vállalkozások — különösen a kis- és középvállalkozások — fejlődésének.

75 Azonban a jelen esetben — az ítélet 73. pontjában előadottakon kívül — meg kell állapítani, hogy a Finn Köztársaságnak az EK 157. cikk megsértésére vonatkozó érvelése részben azon a feltevésen alapszik, hogy a megtámadott irányelv célja a gépjárművezetőknek a saját vállalkozásaik ügyvezetésére fordított idejének a szabályozása — amely feltevés téves, tekintettel arra, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaidejére vonatkozó meghatározás kizárja az általános ügyviteli munkát —, részben pedig annak az állítólagos hatásnak a pusztá feltételezésén, amelyet ezen irányelv a nagyvállalkozások és a kis- és középvállalkozások helyzetére állítólag gyakorolhat.

76 A fentiekre tekintettel a megvizsgált jogalapot el kell vetni.

Az indokolás hiányára alapozott jogalap

77 A Spanyol Királyság kifejti, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet végző gépjárművezetőknek a megtámadott irányelv hatálya alá történő bevonása nem igazolható megfelelő okokkal. Kifogásolja, hogy az irányelv nyolcadik preambulumbekezdéséből hiányzik a szabatosság és a logikus gondolatmenet, és kiemeli, hogy a jogalkotó indoklása nem megalapozott. Hozzáfüzi, hogy figyelembe véve, hogy az önálló vállalkozónak a tevékenysége ellátására fordítható idejét érintő korlátozások bevezetése kivételes jellegűnek mondható, egy ilyen előírás a nyolcadik preambulumbekezdésben található rövid ismertetésnél részletesebb indokolást követel meg.

78 A Finn Köztársaság azt állítja, hogy a Parlament és a Tanács nem tett eleget indokolási kötelezettségének, mivel a megtámadott irányelv preambulumbekezdései nem tartalmazzák sem azon versenytorzulásokat, amelyeket az irányelv meg akar szüntetni, sem a megszüntetésre szánt eszközöket. Hozzáfüzi, hogy az irányelvnek —

anélkül, hogy tartalmaznia kellene a jogalkotó minden egyes technikai megoldásának magyarázatát — az összes megfogalmazott célkitűzésre vonatkozóan legalább meg kellett volna neveznie a meglévő problémákat és az ezek megszüntetésére szánt eszközöket, különös tekintettel arra, hogy a jogszabály csorbítja a vállalkozás szabadságát.

79 Azonban meg kell jegyezni, hogy a megtámadott irányelv első és második preambulumbekkezdésben megfogalmazott, a jelenlegi jogi keretben fennálló hézagokra vonatkozó okfejtés, valamint a negyedik, tizedik és tizenegyedik preambulumbekkezdésben meghatározott, a közúti közlekedés biztonságával és a versenyfeltételek összehangolásával kapcsolatos általános célkitűzések szintén vonatkoznak az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre, és az általános hatályú jogi aktusokat illetően az ítélkezési gyakorlat által az indokolással kapcsolatban támasztott követelményeket szem előtt tartva (lásd pl. a C-150/94. sz., Egyesült Királyság kontra Tanács ügyben 1998. november 19-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-7235. o.] 25. és 26. pontját és a C-168/98. sz., Luxemburg kontra Parlament és Tanács ügyben 2000. november 7-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-9131. o.] 62. és 66. pontját) elegendőek ahhoz, hogy alátámasszák az irányelvnek a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek ezen csoportjára történő lehetséges jövőbeni alkalmazását.

80 Ezenkívül, ahogy azt a Parlament és a Bizottság joggal megjegyzi, a Spanyol Királyság és a Finn Köztársaság a Tanácsban zajló munkában történő részvételük folytán közvetlenül be voltak vonva a megtámadott irányelv megalkotásának folyamatába, ennél fogva tehát tisztában vannak azokkal az okokkal, amelyek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre vonatkozó irányelvi rendelkezések alapjául szolgáltak.

81 Ebből az következik, hogy a megvizsgált jogalapot el kell vetni.

82 A fentiekre tekintettel a keresetet teljes egészében el kell utasítani.

A költségekről

83

Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Spanyol Királyságot és a Finn Köztársaságot, mivel pervesztesek lettek, a Parlament és a Tanács kérelmének megfelelően kötelezni kell saját költségeik, valamint az alperes intézményeknél felmerült költségek viselésére. Az eljárási szabályzat 69. cikke 4. §-ával összhangban az eljárásba beavatkozó intézmények maguk viselik saját költségeiket. A Bizottság, mint beavatkozó, tehát maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A BÍRÓSÁG (első tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A Bíróság a kereseteket elutasítja.**
- 2) **A felperes viseli saját költségeit, valamint az alpereseknél felmerült költségeket.**
- 3) **A Bizottság maga viseli saját költségeit.**

Aláírások