



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2015. október 15.*

„Előzetes döntéshozatali eljárás — EUMSZ 49. cikk és EUMSZ 51. cikk — Letelepedés szabadsága — 2006/123/EK irányelv — Hatály — Belső piaci szolgáltatások — 2009/40/EK irányelv — A gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységekhez való hozzáférés — E tevékenységek magánszervek általi gyakorlása — Közhatalom gyakorlásához kapcsolódó tevékenységek — Előzetes engedélyezési rendszer — Közérdeken alapuló kényszerítő indokok — A közúti közlekedés biztonsága — Területi megoszlás — A gépjárművek műszaki vizsgálóállomásai közötti minimális távolság — Maximális piaci részesedés — Igazolás — A kitűzött cél elérésére való alkalmasság — Koherencia — Arányosság”

A C-168/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság, Spanyolország) a Bírósághoz 2014. április 7-én érkezett, 2014. március 20-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Grupo Itevelesa SL**,

az **Applus Iteuve Technology**,

a **Certio ITV SL**,

az **Asistencia Técnica Industrial SAE**

és

az **OCA Inspección Técnica de Vehículos SA**,

a **Generalidad de Cataluña** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta, az első tanács elnöke, a második tanács elnökeként eljárva, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (előadó), C. Lycourgos és J.-C. Bonichot bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: L. Carrasco Marco tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2015. március 19-i tárgyalásra,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Grupo Itevelesa SL képviselőjében J. Lavilla Rubira, M. Alvarez-Tólccheff, T. Puente Méndez, M. Barrantes Diaz és S. Rodiño Sorli abogados,
 - az Applus Iteuve Technology képviselőjében A. Vázquez Guillén procurador, J. Folguera Crespo, L. Moscoso del Prado González és A. Guerra Fernández abogados,
 - a Certio ITV SL képviselőjében R. Sorribes Calle procuradora, valamint J. Just Sarobé és R. Miró Miró abogados,
 - az Asistencia Técnica Industrial SAE képviselőjében M. Marsal i Ferret, M. Ortíz-Cañavate Levenfeld és I. Galobardes Mendonza abogados,
 - az OCA Inspección Técnica de Vehículos SA képviselőjében J. Macias Castaño, A. Raventós Soler és M. Velasco Muñoz Cuellar abogados,
 - a Generalidad de Cataluña képviselőjében N. París Domenech abogada,
 - a spanyol kormány képviselőjében M. Sampol Pucurull, meghatalmazotti minőségben,
 - Írország képviselőjében S. Kingston, L. Williams és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben,
 - a svéd kormány képviselőjében N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson, K. Sparrman, L. Swedenborg, F. Sjövall és E. Karlsson, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőjében H. Tserepa-Lacombe és J. Rius, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2015. június 3-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
- meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem lényegében az EUMSZ 49. cikk, az EUMSZ 51. cikk, a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 376., 36. o., a továbbiakban: szolgáltatási irányelv), 2. cikke (2) bekezdésének d) és i) pontjának, 3., 9., 10. és 14. cikkének, valamint a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 141., 12. o.) 2. cikkének értelmezésére irányul.
- 2 E kérelmet az egyrészről a Grupo Itevelesa SL (a továbbiakban: Itevelesa), az Applus Iteuve Technology (a továbbiakban: Applus), a Certio ITV SL (a továbbiakban: Certio) és az Asistencia Técnica Industrial SAE (a továbbiakban: ATI), másrészről az OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (a továbbiakban: OCA) között folyamatban lévő azon peres eljárásban terjesztették elő, amelynek a tárgya a gépjárművek műszaki vizsgálatára vonatkozó nemzeti rendelkezések jogszerűsége volt.

Jogi háttér

Az uniós jog

A szolgáltatási irányelv

- 3 A szolgáltatási irányelv (21) preambulumbekkezdése szerint „[a] közlekedési szolgáltatások – beleértve a városi közlekedést, a taxikat és a betegszállító járműveket, valamint a kikötői szolgáltatásokat – nem tartoznak az irányelv hatálya alá.”
- 4 Ezen irányelv (33) preambulumbekkezdése többek között kimondja, hogy a tanúsítási és bevizsgálási szolgáltatások az említett irányelv hatálya alá tartoznak.
- 5 A szolgáltatási irányelv 1. cikkének (1) bekezdése értelmében az irányelv általános rendelkezéseket állapít meg a szolgáltatók letelepedési szabadsága gyakorlásának és a szolgáltatások szabad mozgásának megkönnyítése érdekében, a szolgáltatások magas színvonalának megőrzése mellett.
- 6 Ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja szerint az irányelv nem alkalmazandó „a közlekedés területén nyújtott, az [EUM]-Szerződés [VI.] címének hatálya alá tartozó szolgáltatásokra, beleértve a kikötői szolgáltatásokat”.
- 7 Az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének i) alpontja értelmében az irányelv nem alkalmazandó „azokra a tevékenységekre, amelyek közhatalom gyakorlásához kapcsolódnak, az [EUMSZ] [51.] cikkében foglaltaknak megfelelően”.
- 8 Ugyanezen irányelv 3. cikke pontosítja:

„Ha ezen irányelv rendelkezései más közösségi jogi aktus olyan rendelkezésével ütköznek, amelyek egy adott szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságnak vagy gyakorlásának meghatározott kérdéseit szabályozzák adott területeken vagy szakmákban, akkor az adott területek és szakmák vonatkozásában a más közösségi jogi aktus rendelkezései érvényesek és alkalmazandók. [...]”
- 9 A szolgáltatási irányelv „Engedélyezési rendszerek” című 9. cikke kimondja:

„(1) A tagállamok a szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságot, illetve annak gyakorlását nem kötik engedélyezési rendszerhez, kivéve az alábbi feltételek teljesülése esetén:

 - a) az engedélyezési rendszer nem alkalmaz hátrányos megkülönböztetést az érintett szolgáltatóval szemben;
 - b) az engedélyezési rendszert a közérdeken alapuló kényszerítő indok támasztja alá;
 - c) a kitűzött cél kevésbé korlátozó intézkedés útján nem valósítható meg, különösen azért, mert az utólagos ellenőrzésre túl későn kerülne sor ahhoz, hogy az valóban hatékony legyen.

[...]

(3) Ez a szakasz nem alkalmazható az engedélyezési rendszerek olyan elemeire, amelyeket közvetlenül vagy közvetetten más közösségi eszközök szabályoznak.”
- 10 Ezen irányelvnek „Az engedély megadására vonatkozó feltételek” című 10. cikke előírja, hogy az engedélyezési rendszereknek olyan feltételeken kell alapulniuk, amelyek megakadályozzák az illetékes hatóságokat abban, hogy vizsgálati jogkörüket önkényesen alkalmazzák, és rögzíti e feltételek listáját.

- 11 Az említett irányelv „Tiltott követelmények” című 14. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok területükön a szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságot vagy annak gyakorlását nem köthetik az alábbi feltételek bármelyikének való megfeleléshez:

[...]

5. olyan gazdasági vizsgálat eseti alkalmazása, amely az engedély megadását gazdasági szükséglet vagy piaci igény fennállásának igazolásához, vagy a tevékenység lehetséges vagy jelenlegi gazdasági hatásainak felméréséhez köti, vagy annak vizsgálatához, hogy a tevékenység az illetékes hatóság által meghatározott gazdasági tervezés céljainak megfelel-e; ez a tiltás nem érinti azokat a tervezési követelményeket, amelyek nem üzleti célokra törekszenek, hanem közérdeken alapuló kényszerítő indokokat szolgálnak;

[...]”

A 2009/40 irányelv

- 12 A 2009/40 irányelv (2) preambulumbekzdésének szövege a következő:

„A közös közlekedéspolitika keretében szükséges, hogy a Közösség területén a közúti közlekedés a lehető legkedvezőbb körülmények között történhessen a biztonság és az egyes tagállamok fuvarozási vállalkozásaira kötelező versenyfeltételek szempontjából is.”

- 13 Ezen irányelv (5) preambulumbekzdése kimondja:

„Ezért az ebben az irányelvben felsorolt tételek vizsgálatára irányadó minimális közösségi előírásokat és eljárásokat külön irányelvekben kell megállapítani.”

- 14 Az említett irányelv (26) preambulumbekzdése pontosítja, hogy annak céljai „a műszaki vizsgálatra vonatkozó szabályok összehangolásából, a közúti fuvarozókra érvényes versenyszabályok sérülésének elkerüléséből, és a gépjárművek megfelelő ellenőrzésének és fenntartásának [helyesen: karbantartásának] garانتálásából [...]” állnak.

- 15 Ugyanezen irányelv 1. cikkének (2) bekezdése értelmében „[a] megvizsgálandó jármű-kategóriákat, a vizsgálatok gyakoriságát és a megvizsgálandó tételeket az I. és II. melléklet tartalmazza”.

- 16 A 2009/40 irányelv 2. cikke előírja:

„Az ezen irányelv szerinti időszakos műszaki vizsgálatot a tagállamnak, egy államilag ezzel a feladattal megbízott közjogi intézménynek, vagy az állam által kijelölt és közvetlen felügyelete alá tartozó szervezetnek vagy létesítményeknek kell végezniük, beleértve a megfelelően engedélyezett magánszervezeteket is. Ha az időszakos műszaki vizsgálatot megbízott létesítmények egyidejűleg gépjárműjavító üzemként is tevékenykednek, akkor a tagállamoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az objektivitást és a vizsgálatok magas színvonalát fenntartsák.”

A 2014/45/EU irányelv

- 17 A gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 127., 51. o.) a (3) preambulumbekkezdésében a következőket írja:

„A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amely annak biztosítására szolgál, hogy a járművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. [...]”

- 18 A 2014/45 irányelv (43) preambulumbekkezdése értelmében:

„A megfelelő műszaki állapot közvetlen hatást gyakorol a közúti közlekedés biztonságára, ezért azt rendszeresen felül kell vizsgálni. [...]”

- 19 Ugyanezen irányelv 4. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A műszaki vizsgálatokat a járművet nyilvántartásba vevő tagállam, vagy az ezen tagállam által ennek a közfeladatnak az ellátásával megbízott szerv, vagy az ezen tagállam által kijelölt és felügyelt szervek vagy létesítmények végzik, beleértve az engedélyezett magánszerveket is.”

A spanyol jog

- 20 A katalán parlament által 2008. július 31-én elfogadott, az iparbiztonságról szóló 12/2008 sz. törvény (Ley 12/2008 de seguridad industrial, a BOE 204. száma, 2008. augusztus 23., 14194. o., a továbbiakban: 12/2008 sz. törvény) 35–37. cikke egész pontosan a következőket tartalmazza:

„35. cikk A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetőinek feladatai

A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetőinek feladatai a következők:

- a) elvégezni a gépjárművek és a gépjárművek alkatrészeinek és tartozékainak műszaki vizsgálatát;
- b) megelőző intézkedésként megakadályozni azon gépjárművek használatát, amelyek a felülvizsgálatot követően közvetlen veszélyt jelentő biztonsági hiányosságokat mutatnak.

[...]

36. cikk A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetőivel szembeni követelmények

(1) A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetőinek Katalónia területén történő működésükhöz a következő követelményeknek kell eleget tenniük:

- a) Meg kell felelniük a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomásokra vonatkozó területi tervnek, amelyet a 37. cikk (2) bekezdése alapján a kormány állapíthat meg.
- b) Az egyes vállalkozás vagy vállalkozáscsoport részesedése nem lépheti túl a rendeletben meghatározott maximális piaci részesedést. A szóban forgó maximális részesedésnek azt kell biztosítania, hogy egyetlen jogosult se nyújthasson szolgáltatást gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások olyan együttesén, amely meghaladja a Katalóniában üzemelő összes vizsgálóállás több mint felét. [...]

- c) Meg kell felelniük az ugyanazon vállalkozásnak vagy ugyanazon vállalkozáscsoportnak a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomásai közötti minimális összeegyeztethető távolságokra vonatkozó követelménynek, amelyet a 37. cikk (3) bekezdése alapján a kormány állapít meg.

[...]

37. cikk A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetői engedélyének kiadása

(1) A katalán iparbiztonsági ügynökség [Agencia Catalana de Seguridad Industrial] feladata a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetéséhez szükséges engedélyek kiadása. Az egyedi engedélyt állomásonként, rendeletben megállapított eljárás szerint kell kiadni.

(2) A kormány a meglévő gépjárműállománnyal kapcsolatos megfelelő szolgáltatások biztosítása és a vizsgálat objektivitásának, illetve minőségének garantálása érdekében rendeletben meghatározhatja a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások és az egyes állomásokhoz tartozó vizsgasorok szükséges számát, amelyeket a meglévő gépjárműállományt alapul véve kell kiszámítani, területi terv útján pedig meghatározhatja az elhelyezkedésüket. [...]

(3) A kormánynak a szolgáltatók közötti hatékony verseny biztosítása érdekében rendeletben kell meghatároznia az ugyanazon vállalkozás vagy vállalkozáscsoport állomásai közötti minimális összeegyeztethető távolságokat. Az említett távolságoknak biztosítaniuk kell, hogy ne alakuljon ki területi erőfölény ugyanazon üzemeltető tekintetében, figyelembe véve a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző különböző állomások elhelyezkedésének jellegzetességeit.

[...]”

- 21 Az iparbiztonságról szóló, 2008. július 31-i 12/2008 sz. törvény végrehajtási rendeletének elfogadásáról szóló 30/2010 sz. rendelet (decreto 30/2010, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial), amelyet a Generalidad de Cataluña (katalán kormányzat) 2010. március 2-án fogadott el (a továbbiakban: 30/2010 sz. rendelet), és a Katalónia területén a 2010 és 2014 közötti időszakban létesített új műszaki vizsgálóállomások területi tervének elfogadásáról szóló 45/2010 sz. rendelet (decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010–2014), amelyet ugyanezen kormányzat 2010. március 30-án fogadott el (a továbbiakban: 45/2010 sz. rendelet) hajtja végre a 12/2008 sz. törvény rendelkezéseit a gépjárművek műszaki vizsgálóállomásaiként szolgáló létesítmények tekintetében.

- 22 A 30/2010 sz. rendelet 73–75. cikke a következőképpen rendelkezik:

„73. cikk

A területi tervnek való megfelelés és a folytonosság biztosítása

73.1 A fogyasztók számára megfelelő szolgáltatás és a fennálló kereslettel, illetve a [12/2008 sz.] törvény 36. cikke (1) bekezdése a) pontjának rendelkezésével összhangban álló vizsgálati szolgáltatás biztosítása érdekében a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások üzemeltetőinek meg kell felelniük a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomásokra vonatkozó hatályos területi tervben foglaltaknak.

[...]

74. cikk

Maximális piaci részesedés

74.1 A [12/2008 sz.] törvény 36. cikke (1) bekezdése b) pontjának rendelkezése alapján a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatával kapcsolatos szolgáltatás nyújtására Katalóniában engedéllyel rendelkező vállalkozások vagy vállalkozáscsoportok piaci részesedése nem haladhatja meg a teljes piac felét. [...]

74.2 A piaci részesedést az adott üzemeltető rendelkezése alatt álló állandó állomások engedéllyel rendelkező vizsgasorainak száma alapján, a Katalóniában található összes ilyen vizsgasorra tekintettel kell meghatározni.

75. cikk

Minimális összeegyeztethető távolságok

75.1 A szolgáltatók közötti hatékony verseny biztosítása érdekében, e rendelet 37. cikkének (3) bekezdése és a [12/2008 sz.] törvény 36. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, az ugyanazon vállalkozáshoz vagy vállalkozáscsoportoz tartozó, gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások között ténylegesen fennálló távolság nem lehet kevesebb, mint:

- a) 4 km a több mint 30 000 lakosú városokban található állomások között az engedély a katalán iparbiztonsági ügynökség által történő kiállításának időpontjában;
- b) 20 km a Katalónia egyéb területein található állomások között;
- c) 10 km az olyan állomások között, amelyek egyike több, mint 30 000 lakosú városban, a másik pedig Katalónia egyéb területén található az engedélyezés időpontjában.

75.2 A jelen rendelet alkalmazásában tényleges távolság alatt azt a valójában legrövidebb távolságot kell érteni, amelyet a közúthálózat használatával az egyik állomástól a másikig való eljutás során meg kell tenni, az engedély katalán iparbiztonsági ügynökség által történő kiállítása időpontjában.

75.3 Az e rendelet hatálybalépésének időpontjában fennálló állomáshálózat tekintetében az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott távolságok legfeljebb 20%-kal csökkenthetők.”

23 A 30/2010 sz. rendelet 79. cikke (1) bekezdésének c) pontja pontosítja, hogy a műszaki vizsgálóállomások üzemeltetői a gépjárműveket az alkalmazandó jogszabályokban meghatározott esetekben, a katalán iparbiztonsági ügynökség által elfogadott iránymutatásoknak és szabályoknak megfelelően vonhatják ki a forgalomból.

24 A 45/2010 sz. rendelet preambuluma a következőképpen fogalmaz:

„[...] A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatához kapcsolódó szolgáltatások kínálatát a fennálló szükségletekhez kell igazítani, mind a jelenleg hiányos területek lefedésével kapcsolatban az ügyfelek számára igazított szolgáltatás elérése érdekében, mind pedig a szolgáltatáshiány csökkentése érdekében olyan területeken, ahol a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatát végző állomások sűrűbben találhatók, ugyanakkor hosszabb várakozási idő a jellemző.

A gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatához kapcsolódó szolgáltatások tekintetében, azok területi jellege miatt, el kell kerülni, hogy pusztán a szolgáltatás jövedelmezősége okán a kínálat kizárólag egy bizonyos övezetre összpontosuljon egyéb olyan területek hátrányára, amelyek az ott található kisebb gépjárműállomány miatt lefedettség nélkül maradnak, és ebből következően az ügyfeleket hátrány éri.

Másrészt az olyan övezetekben, ahol a kereslet a gépjárműsűrűség miatt nagyobb, az állomások magas koncentrációja a szolgáltatók között a követelményszint és következésképpen a szolgáltatás minőségének csökkenésével járó versenyhez vezethet.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 25 2010. május 5-én az OCA, a gépjárművek műszaki vizsgálatát biztosító egyik spanyol üzemeltető, közigazgatási keresetet indított a Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia felsőbbírósága) előtt a 30/2010. sz. rendelet részbeni megsemmisítése, valamint a 45/2010. sz. rendelet egészének megsemmisítése iránt, azzal az indokkal, hogy az iparbiztonság területén működő vizsgálóállomás-üzemeltetőkre vonatkozó azon szabályozás, amely őket közigazgatási engedélyezésnek veti alá, valamint ezen engedélyezési rendszer feltételei és követelményei ellentétesek a szolgáltatási irányelvvel.
- 26 Négy másik műszakvizsgálóállomás-üzemeltető, nevezetesen az Itevelesa, az Applus, a Certio és az ATI, valamint a katalán kormányzat észrevételeket terjesztett elő az alapeljárás tárgyát képező rendeletek jogszerűségének alátámasztására.
- 27 2012. április 25-i határozatában Katalónia felsőbbírósága helyt adott az említett keresetnek, és egyrészt megsemmisítette a 30/2010. sz. rendeletnek a műszaki-vizsgálóállomás-üzemeltetők (a továbbiakban: üzemeltetők) engedélyezési rendszerére vonatkozó rendelkezéseit, másrészt a 45/2010. sz. rendeletet teljes egészében, azzal az indokkal, hogy e rendszer ellentétes a szolgáltatási irányelvvel a spanyol jogba átültető, a szolgáltatási tevékenységekhez való szabad hozzáférésről és azok gyakorlásáról szóló, 2009. november 23-i 17/2009 törvénnyel (Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio).
- 28 Az Itevelesa, az Applus, a Certio és az ATI fellebbezést nyújtottak be e határozattal szemben a Tribunal Supremohoz (spanyol legfelsőbb bíróság). E bíróság helyt adott a katalán kormányzat arra irányuló kérelmének, hogy őt – mint alperest – tekintse érintett félnek az eljárásban.
- 29 E fellebbezések kapcsán a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei támadtak a szolgáltatási irányelvnek a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységekre irányuló szolgáltatásokra való alkalmazhatóságát illetően, mivel álláspontja szerint ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja kétféleképpen értelmezhető. Az első értelmezés szerint a műszaki vizsgáló létesítmények a közúti közlekedés biztonságához kapcsolódnak, és ennél fogva a közös közlekedéspolitikai területére tartoznak. A második értelmezés szerint a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos szolgáltatások, amelyeket üzleti vállalkozások az ügyfelek által megfizetett díj ellenében nyújtanak, a tanúsítási és bevizsgálási szolgáltatásokkal mutatnak közeli rokonságot, amelyek – az említett irányelv (33) preambulumbekkezdése alapján – ezen irányelv hatálya alá tartoznak.
- 30 Egyébként, a kérdést előterjesztő bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a gépjárművek forgalomból való kivonásával kapcsolatos megelőző hatáskör, amellyel az üzemeltetők rendelkeznek, a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdésének i) pontja értelmében vett „közhatalom gyakorlásához kapcsolódó tevékenységek” körébe tartozik-e.
- 31 E bíróság felteszi azt a kérdést is, hogy miként viszonyul egymáshoz ez az irányelv és a 2009/40 irányelv, annak meghatározását illetően, hogy a műszaki vizsgálati tevékenységekhez való hozzáférés alávehető-e engedélyezési rendszernek. E tekintetben a Bizottság kontra Portugália ítéletre (C-438/08, EU:C:2009:651) hivatkozik, amelyben a Bíróság kimondta, hogy a 2009/40 irányelv nem tartalmaz gépjármű-felülvizsgálati tevékenységekhez való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket.

- 32 Végeredményben, a kérdést előterjesztő bíróság kétségei az üzemeltetőket a nemzeti szabályozás által bevezetett engedélyezési rendszer keretében terhelő azon kötelezettséggel kapcsolatosak, hogy igazodniuk kell ahhoz a területi tervhez, amely – a megfelelő területi lefedettség, a szolgáltatás minősége és az üzemeltetők közötti verseny biztosítása iránti igényhez köthető okokból – a műszaki vizsgálóállomások számát két kritérium alapján korlátozza, amelyek közül az első az ugyanazon vállalkozáshoz vagy vállalkozáscsoporthoz tartozó vizsgálóállomások közötti minimális távolság követelménye, a második pedig az 50%-ot meghaladó piaci részesedés tilalma. E tekintetben szerinte a katalán versenyhatóság úgy tekinti, hogy e kritériumokat nem támasztották alá közérdeken alapuló kényszerítő indokok, és e területi terv indokolatlan módon korlátozta a versenyt, azáltal, hogy leszűkítette az új piaci szereplők piachoz való hozzáféréseinek lehetőségét.
- 33 E körülményekre tekintettel a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:
- „1) A szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja kizárja-e a szóban forgó irányelv hatálya alól a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatának tevékenységét, ha azt – a nemzeti szabályoknak megfelelően – magánjogi kereskedelmi szervezetek végzik valamely tagállam közigazgatási felügyelete alatt?
- 2) Az előző kérdésre adandó nemleges válasz esetén (vagyis ha az időszakos műszaki vizsgálati tevékenységek főszabály szerint a szolgáltatási irányelv hatálya alá tartoznának) alkalmazható lenne-e az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének i) pontja szerinti kizárási ok azon tény alapján, hogy a szolgáltatást nyújtó magánjogi szervezetek megelőző intézkedésként kivonhatják a forgalomból az olyan gépjárművet, amelynek a forgalomban való részvétele biztonsági hiányosságai folytán közvetlen veszélyt jelentene?
- 3) Amennyiben a szolgáltatási irányelv alkalmazható az időszakos műszaki vizsgálati tevékenységekre, a 2009/40 irányelv 2. cikkével összefüggésben történő értelmezése lehetővé teszi-e, hogy e tevékenységeket minden esetben előzetes közigazgatási engedélyhez kössék? Befolyásolják-e a választ a Bizottság kontra Portugália ítélet, (C-438/08. sz., EU:C:2009:651) 26. pontjában foglalt megállapítások?
- 4) Összeegyeztethető-e a szolgáltatási irányelv 10. és 14. cikkével és adott esetben – ha az említett irányelvet nem lehetne alkalmazni – az EUMSZ 49. cikkel az olyan nemzeti szabályozás, amely az az időszakos műszaki vizsgáló létesítmények számára kiadott engedélyek számát egy olyan területi terv tartalmától teszi függővé, amelyben a mennyiségi korlátozás igazolására felhívott indokként a megfelelő területi lefedettség és a szolgáltatás minőségének biztosítása, valamint a szolgáltatók közötti verseny előmozdítása szerepel, és alátámasztásul gazdasági tervezési elemekre is hivatkozik?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A Bíróság hatásköréről

- 34 Az Applus és az ATI vitatják az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát, azzal az indokkal, hogy az alapügyben nem merültek fel határon átnyúló elemek, és így az eset tisztán belső jogi vonatkozású.
- 35 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapeljárás tárgyát képező szabályozás – amely a szövege alapján egyaránt alkalmazandó a spanyol illetőségű és a más tagállambeli személyekre –, főszabály szerint csak annyiban tartozhat az EUM-Szerződésben biztosított

alapvető szabadságokra vonatkozó rendelkezések hatálya alá, amennyiben a tagállamok közötti kereskedelmet érintő helyzetekre vonatkozik (lásd ebben az értelemben: Sokoll-Seebacher ítélet, C-367/12, EU:C:2014:68, 10. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 36 Ugyanakkor nem zárható ki, hogy a jelen esetben a Spanyol Királyságtól eltérő tagállamokban letelepedett vállalkozások is érdekeltek vagy érdekeltek lehetnek az említett tagállamban műszaki vizsgálati szolgáltatások nyújtásában.
- 37 E körülményekre tekintettel az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

Az első kérdésről

- 38 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a szolgáltatási irányelvet alkalmazni kell-e a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységekre.
- 39 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja szerint az irányelv nem alkalmazandó „a közlekedés területén nyújtott, az [EUM]-Szerződés [VI.] címének hatálya alá tartozó szolgáltatásokra, beleértve a kikötői szolgáltatásokat”.
- 40 Mivel azt a szolgáltatási irányelv nem kifejezetten definiálja, a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” e rendelkezés értelmében vett fogalmának alkalmazási körét meg kell határozni.
- 41 Először is, ami a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának szövegét illeti, hangsúlyozni kell, hogy annak a kifejezésnek – nevezetesen a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatásoknak” –, amelyet a németen kívül e rendelkezés valamennyi nyelvi változata alkalmaz, szélesebb az alkalmazási köre, mint az ezen irányelv (21) preambulumbekkezdésében a „városi közlekedés, a taxik és a betegszállító járművek, valamint a kikötői szolgáltatások” jelölésére használt „közlekedési szolgáltatások” kifejezésnek.
- 42 E nyelvi eltérés kapcsán emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy uniós jogi rendelkezés valamely nyelvi változatának megfogalmazása nem szolgálhat e rendelkezés értelmezésének kizárólagos alapjául, illetve e tekintetben nem élvezhet elsőbbséget más nyelvi változatokkal szemben. Az uniós jog rendelkezéseit ugyanis egységesen kell értelmezni és alkalmazni, az unió valamennyi nyelvén készült változatokra tekintettel. Az uniós jogi szövegek egyes nyelvi változatai közötti eltérés esetén a szóban forgó rendelkezést azon szabályozás általános rendszerére és céljára tekintettel kell értelmezni, amelynek az a részét képezi (lásd: Kurcums Metal ítélet, C-558/11, EU :C :2012 :721, 48. pont és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 43 Márpedig, amint az a jelen ítélet 41. pontjában említésre került, meg kell állapítani, hogy a német nyelvű változat kivételével a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának valamennyi nyelvi változata kifejezetten a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” fordulatot használja, amelyet alkalmazni kell. A szóban forgó rendelkezés általános rendszere és célja megerősíti ezt a következtetést.
- 44 Ugyanis a szolgáltatási irányelv elfogadását megelőző előkészítő anyagokból az derül ki, hogy a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokra” vonatkozó kivételt szándékosan szövegezték meg úgy, hogy az megfeleljen az EK 51. cikk – jelenleg EUMSZ 58. cikk – szövegének, amelynek (1) bekezdése kimondja, hogy „a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók”.

- 45 A „közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” kifejezés alkalmazása tehát az európai uniós jogalkotó azon szándékát támasztja alá, hogy a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában említett kivétel ne korlátozódjon pusztán magukra a közlekedési eszközökre.
- 46 Ennélfogva, amint azt a főtanácsnok indítványának 28. pontjában hangsúlyozta, e kivételt úgy kell értelmezni, mint amely nem csupán személyek és áruk járművel, légi járművel vagy hajóval egyik helyről a másikra történő mozgatásának fizikai cselekményét foglalja magában, hanem minden olyan szolgáltatást is, amely az ilyen cselekményhez szervesen kapcsolódik.
- 47 Kétségtelen, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység a közlekedési szolgáltatás vonatkozásában csupán járulékos jellegű. Mindazonáltal az ilyen vizsgálat a közlekedési szolgáltatásból álló főtevékenység gyakorlásának előzetes és elengedhetetlen feltételét képezi, amint az a – gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység alapját képező – közúti közlekedés biztonságából mint célkitűzésből következik.
- 48 Másodszor, hangsúlyozni kell, hogy ezen értelmezést erősíti meg a gépjárművek műszaki vizsgálatára irányuló tevékenységre vonatkozó 2009/40 irányelv végső célja is, amely ugyan – amint azt a Bíróság a Bizottság kontra Portugália ítéletben (C-438/08, EU:C:2009:651, 26. pont) megállapította – nem tartalmaz a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységekhez való hozzáférés szabályaira vonatkozó rendelkezéseket, e tevékenység tartalmát szabályozza, és amint azt a (2) preambulumbekzdése kimondja, kifejezetten a közúti közlekedés biztonsága céljának szavatolására irányul. Kifejezetten erre a végső célra lehet következtetni a 2009/40 irányelvet felváltó 2014/45 irányelv (3) és (43) preambulumbekzdéséből is.
- 49 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2009/40 irányelvet és a 2014/45 irányelvet az EK 71. cikk, illetve az EUMSZ 91. cikk alapján fogadták el, amely rendelkezések mindegyike az EK-, illetve az EUM-Szerződés „Közlekedés” című azon fejezetében szerepel, amely az uniós jogalkotó részére a „közlekedés biztonságát javító intézkedések” meghatározásához kifejezett felhatalmazást adó jogi alapot képez. Márpedig, a szolgáltatási irányelv elfogadását megelőző előkészítő anyagokból az derül ki, hogy az uniós jogalkotó szándéka szerint az EK 71. cikk alapján elfogadott rendelkezések által szabályozott szolgáltatások ki vannak zárva ezen irányelv hatálya alól.
- 50 Ennélfogva, a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységeket úgy kell felfogni, mint a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett, „közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokat”.
- 51 Mivel a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az említett tevékenységek a tanúsítási, illetve bevizsgálási tevékenységekhez hasonlíthatók, meg kell állapítani, hogy az a körülmény, hogy ez utóbbiak a szolgáltatási irányelv (33) preambulumbekzdése értelmében ezen irányelv hatálya alá tartoznak, amint arra a főtanácsnok az indítványának 32. pontjában rámutatott, nincs kihatással a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásoknak az említett irányelv alkalmazási köréből való általános kizárására.
- 52 Ennélfogva azt kell megállapítani, hogy a szolgáltatási irányelv nem alkalmazható a műszaki vizsgálóállomások tevékenységére, amely azáltal, hogy a közlekedés területén nyújtott szolgáltatások körébe tartozik, még kevésbé tartozik – az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése szerint – az EUM-Szerződés szolgáltatásnyújtási szabadságra vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá.
- 53 E körülményekre tekintettel az alapügy tárgyát képező nemzeti szabályozást az EUM-Szerződés letelepedés szabadságára vonatkozó rendelkezéseinek tükrében – amely rendelkezések közvetlenül alkalmazandók a közlekedésre –, és nem e Szerződés közlekedéssel kapcsolatos címe figyelembevételével kell értékelni (lásd ebben az értelemben: Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 33. pont).

- 54 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a szolgáltatási irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységek nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.

A második kérdésről

- 55 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ a Bíróságtól, hogy az EUMSZ 51. cikk első albekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatát végző állomások olyan tevékenységei, mint a Katalóniában alkalmazandó jogszabályokban említettek, az e rendelkezés értelmében vett közhatalom gyakorlásához kapcsolódnak-e, figyelemmel az üzemeltetőknek az olyan gépjárművek forgalomból való kivonására vonatkozó jogkörére, amelyek a vizsgálat során közvetlen veszélyt jelentő biztonsági hiányosságokat mutatnak.
- 56 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság – a gépjárművek műszaki vizsgálóállomásain a magánszervezetek által Portugáliában végzett tevékenységeket illetően – korábban már kimondta, hogy az időszakos műszaki vizsgálaton való megfelelést, illetve annak hiányát tanúsító határozat nem jelent a közhatalmi jogosítványok gyakorlására alkalmas döntéshozatali autonómiát, és azt állami felügyelet alá tartozó tevékenység keretében hozzák (lásd: Bizottság kontra Portugália ítélet, C-438/08, EU:C:2009:651, 41. pont). Ezenfelül a Bíróság kiemelte, hogy e szervezetek tevékenységeik tekintetében nem rendelkeznek kényszer alkalmazására vonatkozó jogkörökkel, hiszen a gépjármű-felülvizsgálatra vonatkozó szabályok be nem tartása terén alkalmazandó szankciók a rendőri vagy igazságszolgáltatási szervek hatáskörébe tartoznak (lásd: Bizottság kontra Portugália ítélet, C-438/08, EU:C:2009:651, 44. pont).
- 57 A jelen esetben egyrészt hangsúlyozni kell, hogy a 2009/40 irányelv 2. cikke kifejezetten előírja, hogy amikor a tagállamok amellett döntenek, hogy a műszaki vizsgálati tevékenységet magánszervezetekre bízják, ez utóbbiakat közvetlen állami felügyelet alá kell rendelni.
- 58 A szóban forgó nemzeti szabályozás – a 30/2010 sz. rendelet 79. cikke (1) bekezdésének c) pontjában – éppen ezt az állami felügyeletet vezeti be, előírva, hogy a forgalomból való kivonásra vonatkozó határozatot kizárólag „az alkalmazandó jogszabályokban meghatározott esetekben”, és „a katalán iparbiztonsági ügynökség által elfogadott iránymutatásoknak és szabályoknak megfelelően” lehet meghozni.
- 59 Másrészt, a Bíróság eljárási szabályzatának 101. cikke alapján feltett kérdésre adott válaszként a kérdést előterjesztő bíróság által megküldött ügyiratokra figyelemmel, meg kell állapítani, hogy a forgalomból kivont gépjármű tulajdonosa panasszal fordulhat a műszaki megbízotthoz, aki a műszaki vizsgálóállomások felügyeletével és ellenőrzésével megbízott állami tisztviselő, és e megbízott megváltoztathatja a forgalomból való kivonásra vonatkozó határozatot. Ezenfelül, amennyiben a gépjármű tulajdonosa szembeszegül a gépjármű forgalomból való kivonásával, kizárólag a katalán kormányzat erre hatáskörrel rendelkező közlekedésrendészeti hatóságai jogosultak vele szemben kényszerítő intézkedéseket hozni vagy fizikai kényszerszerű alkalmazni.
- 60 A gépjárművek forgalomból való kivonásával kapcsolatos jogkör, amellyel a műszaki vizsgálóállomások üzemeltetői rendelkeznek olyan esetekben, amikor közvetlen veszélyt jelentő hiányosságokat észlelnek, ily módon a hatáskörrel rendelkező hatóságok felügyelete alá van rendelve, és nem társul hozzá semmiféle kényszerítő vagy fizikai kényszer alkalmazására vonatkozó hatáskör. Következésképpen, e hatáskör nem tekinthető olyannak, mint amely közvetlenül és kifejezetten a közhatalom gyakorlásához kapcsolódna.
- 61 A fentiek egészéből az következik, hogy az EUMSZ 51. cikk első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatát végző állomások olyan tevékenységei, mint az alapeljárás tárgyát képező jogszabályokban említett tevékenységek, nem kapcsolódnak az e rendelkezés értelmében vett

közhatalom gyakorlásához, annak ellenére, hogy ezen állomások üzemeltetői a vizsgálat során jogkörrel rendelkeznek az olyan gépjárművek forgalomból való kivonására, amelyek közvetlen veszélyt jelentő biztonsági hiányosságokat mutatnak.

A harmadik és a negyedik kérdésről

- 62 Harmadik és negyedik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság arra szeretne választ kapni, hogy ellentétes-e az EUMSZ 49. cikkel az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapeljárás tárgyát képező szabályozás, amely a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység gyakorlásának jogát kizárólag az előzetesen megszerzett közigazgatási engedéllyel rendelkező üzemeltetők számára tartja fenn, amely engedély megadása egy minimális távolsággal és egy maximális piaci részesedéssel kapcsolatos feltételt tartalmazó területi terv betartásához van kötve.
- 63 Először is, a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység tekintetében előírt előzetes közigazgatási engedély beszerzésére vonatkozó kötelezettséget illetően a Bíróságnak korábban már alkalmá nyílt rámutatni arra, hogy a 2009/40 irányelv nem tartalmaz az e tevékenységekhez való hozzáférés feltételeire vonatkozó rendelkezéseket (lásd ebben az értelemben: Bizottság kontra Portugália ítélet, C-438/08, EU:C:2009:651, 26. pont).
- 64 Márpedig, az e területre vonatkozó jogharmonizáció hiányában az említett feltételek meghatározása továbbra is a tagállamok hatáskörébe tartozik, ugyanakkor a tagállamok e hatáskörüket csak az EUM-Szerződés által biztosított alapvető szabadságok tiszteletben tartásával gyakorolhatják (lásd ebben az értelemben: Nasiopoulos-ítélet, C-575/11, EU:C:2013:430, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 65 A jelen esetben azt kell megállapítani, hogy a 2009/40 irányelv 2. cikke kifejezetten megerősíti a tagállamok ezen hatáskörét, pontosítva, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatát az állam által kijelölt, megfelelő engedéllyel rendelkező, állami felügyelet alá tartozó magánszervek vagy magánlétesítmények végezhetik.
- 66 Ennélfogva, bár az uniós joggal nem ellentétes, ha valamely tagállam a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység gyakorlásának jogát előzetes engedély megadásához köti, az ilyen engedélyezési rendszernek – amint az a jelen ítélet 64. pontjában kifejtésre került – mindazonáltal tiszteletben kell tartania az uniós jogot, különösen az EUMSZ 49. cikket.
- 67 Ugyanis, emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, az EUMSZ 49. cikk tiltja a letelepedés szabadságának korlátozását, vagyis minden olyan nemzeti rendelkezést, amely alkalmas arra, hogy megzavarja vagy kevésbé vonzóvá tegye az EUM-Szerződés által biztosított letelepedési szabadságnak az Unió polgárai általi gyakorlását. A korlátozás fogalma magában foglalja a tagállam által elfogadott olyan intézkedéseket, amelyek – bár megkülönböztetés nélkül alkalmazandók – befolyásolják a más tagállamok vállalkozásainak piacra jutását, és így akadályozzák az Unión belüli kereskedelmet (lásd ebben az értelemben: SOA Nazionale Costruttori ítélet, C-327/12, EU:C:2013:827, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 68 A jelen esetben az alapeljárás tárgyát képező nemzeti szabályozás az előzetes közigazgatási engedély megadását olyan feltételek betartásához köti, amelyek szerint az ugyanazon vállalkozáshoz vagy vállalkozáscsoportozhoz tartozó vizsgálóállomásoknak igazodniuk kell bizonyos minimális távolságokhoz, és nem jelenthetnek 50%-nál nagyobb piaci részesedést.

- 69 Ennélfogva, a jelen ítélet 67. pontjában idézett ítélkezési gyakorlatra figyelemmel azt kell megállapítani, hogy az ilyen szabályok azzal a hatással járnak, hogy megzavarják vagy kevésbé vonzóvá teszik más tagállamok üzemeltetői számára tevékenységeiknek a Katalán Autonóm Község területén, állandó létesítményen keresztül történő gyakorlását.
- 70 Következésképpen az említett szabályozás az EUMSZ 49. cikk értelmében vett letelepedés szabadsága korlátozásának minősül.
- 71 E körülményekre tekintettel, másodsorban azt kell megvizsgálni, hogy az alapeljárás tárgyát képező rendelkezések objektíve igazolhatók-e.
- 72 Ugyanis, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a letelepedés szabadságának olyan korlátozása, amelynek alkalmazására állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés nélkül kerül sor, közérdeken alapuló kényszerítő okokkal igazolható, azzal a feltétellel, hogy alkalmas az elérni kívánt cél megvalósításának biztosítására, és nem haladja meg az e cél megvalósításához szükséges mértéket (lásd ebben az értelemben: *Ottica New Line di Accardi Vincenzo* ítélet, C-539/11, EU:C:2013:591, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 73 Először is, meg kell állapítani, hogy az alapügyben a szóban forgó nemzeti szabályozás valamennyi üzemeltetőre megkülönböztetés nélkül alkalmazandó.
- 74 Másodsorban, ami az említett szabályozás által megvalósítani kívánt célokat illeti, a katalán kormányzat és a spanyol kormány arra hivatkozik, hogy e szabályozás – azáltal, hogy megfelelő területi lefedettséget biztosít, garantálja a szolgáltatás minőségét és elősegíti a versenyt –, amint az a 45/2010. sz. rendelet preambulumból kifejezetten kiderül, arra irányul, hogy egyidejűleg védje a fogyasztók érdekeit és szavatolja a közúti közlekedés biztonságát. Márpedig, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, mind a fogyasztóvédelem (lásd ebben az értelemben: *Attanasio Group* ítélet, C-384/08, EU:C:2010:133, 50. pont; *Essent és társai* ítélet, C-105/12–C-107/12, EU:C:2013:677, 58. pont), mind a közúti közlekedés biztonsága szavatolásának szükségessége (Bizottság kontra Portugália ítélet, C-438/08, EU:C:2009:651, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat) olyan közérdeken alapuló kényszerítő indokot képez, amely alkalmas a letelepedés szabadsága korlátozásának igazolására.
- 75 Ennek következtében harmadszor azt kell megvizsgálni, hogy az alapeljárás tárgyát képező, és a jelen ítélet 68. pontjában felsorolt feltételek alkalmasak-e a kitűzött célok elérésére, és nem haladják-e meg az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- 76 Különösen annak biztosítása a fontos, hogy az a mód, ahogyan az alapeljárás tárgyát képező nemzeti szabályozás az említett célokat megvalósítani szándékozik, ne legyen inkoherens. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ugyanis a nemzeti szabályozás a maga összességében, valamint a különféle releváns szabályok csak akkor alkalmasak a keresett cél megvalósításának biztosítására, ha ténylegesen is megfelelnek az utóbbi következetes és szisztematikus megvalósítására irányuló igénynek (lásd ebben az értelemben: *Ottica New Line di Accardi Vincenzo* ítélet, C-539/11, EU:C:2013:591, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 77 E tekintetben végső soron az alapeljárásban szereplő tények értékelésére és a nemzeti szabályozás értelmezésére kizárólagos hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság feladata annak meghatározása, hogy a nemzeti jogszabály e követelményeknek megfelel-e, és ha igen, milyen mértékben. Mindazonáltal a Bíróság, amelyet arra kértek fel, hogy adjon hasznos választ a kérdést előterjesztő bíróság számára, hatáskörrel rendelkezik arra, hogy az alapeljárás iratai, valamint az elé terjesztett írásbeli és szóbeli észrevételek alapján olyan útmutatást adjon e nemzeti bíróság számára, amelynek alapján az el tudja bírálni az ügyet (*Sokoll-Seebacher* ítélet, C-367/12, EU:C:2014:68, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 78 A jelen esetben az első feltételnek, amely – miként azt a 30/2010. sz. rendelet 75. cikkének (1) bekezdéséből kiderül – abból áll, hogy előírja a gépjárművek műszaki vizsgálóállomásai között minimális távolságra vonatkozó szabály betartását, az a célja – amint arra a 45/2010 sz. rendelet preambuluma is utal –, hogy arra ösztönözze az üzemeltetőket, hogy a terület elszigetelt részein hozzanak létre ilyen létesítményeket. Mindenesetre, a vizsgálóállomások közötti minimális távolság betartására vonatkozó előírással, amely előírás nem a versenytárs vállalkozásokhoz, hanem az ugyanazon vállalkozáshoz vagy vállalkozáscsoporthoz tartozó állomásokra vonatkozik, a Bíróság rendelkezésére bocsátott információk alapján egyáltalán nem bizonyított, hogy e feltétel önmagában alkalmas lenne e cél elérésére, annál is inkább, mivel a katalán kormányzat a tárgyaláson nem erősítette meg azt, hogy ezen üzemeltetők kötelesek lennének ezen elszigetelt részeken nyitni ilyen létesítményeket.
- 79 Ami azon második feltételt illeti, amely tiltja a műszaki vizsgálati tevékenységet folytató üzemeltetők számára 50%-nál magasabb piaci részesedés megszerzését, az alapeljárás tárgyát képező nemzeti szabályozásból az következik, hogy e feltétel a műszaki vizsgálat mint szolgáltatás minőségének, és ennek következtében a fogyasztói érdekek védelmének biztosítására irányul.
- 80 Márpedig az ilyen feltétel, azáltal, hogy kihatással lehet a Katalónia területén régebb óta meglévő műszaki vizsgálóállomások tevékenységére, valamint a piac szerkezetére, első látásra nem tűnik olyanoknak, amely elősegítené a fogyasztói érdekek védelmét.
- 81 E tekintetben, a szolgáltatás színvonalának biztosítására irányuló célt illetően hangsúlyozni kell, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos szolgáltatásnyújtás tartalma, amint azt a főtanácsnok indítványának 75. pontjában kiemelte, uniós szintű jogharmonizáció tárgyát képezi.
- 82 Ugyanis 2009/40 irányelv – annak I. és II. mellékletével együttesen értelmezett – 1. cikkének (2) bekezdése pontosan meghatározza a kötelező vizsgálat alá vont gépjárművek körét, a vizsgálatok rendszeres időközönkénti kötelező jellegét, és a vizsgálat kötelező pontjait, méghozzá oly módon, ami – amint azt lényegében az említett irányelv (26) preambulumbekkezdése is hangsúlyozza – az Unió egészén belül biztosítja a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos szolgáltatásnyújtások egységes minőségi szintjét. E keretszabályozás – ugyanezen irányelv (5) preambulumbekkezdése értelmében – minimumszabályokat és -módszereket dolgoz ki, amely szabályokat és módszereket az arányosság vizsgálata keretében figyelembe kell venni.
- 83 Ennélfogva, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy az alapeljárás tárgyát képező szabályozás által a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenység gyakorlásának engedélyezéséhez előírt két feltétel alkalmas-e a fogyasztóvédelemhez és a közúti közlekedés biztonságához fűződő célok következetes és szisztematikus módon történő megvalósításának biztosítására.
- 84 Az előbbi megfontolásokra figyelemmel, a harmadik és a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapeljárás tárgyát képező szabályozás, amely a gépjárművek műszaki vizsgálóállomásainak valamely vállalkozás vagy vállalkozáscsoport általi létesítésének engedélyezését ahhoz a feltételhez köti, hogy egyrészt e vizsgálóállomás, és a vállalkozás vagy vállalkozáscsoport korábban már engedélyezett vizsgálóállomásai között meglegyen az előírt minimális távolság, másrészt az említett vállalkozás vagy vállalkozáscsoport – amennyiben megkapja ezen engedélyt – ne rendelkezzen 50%-nál nagyobb piaci részesedéssel, kivéve ha bebizonyosodik – aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata –, hogy e feltétel valóban alkalmas a fogyasztóvédelemhez és a közúti közlekedés biztonságához fűződő célok elérésére, és nem haladja meg az ehhez szükséges mértéket.

A költségekről

85 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos tevékenységek nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.
- 2) Az EUMSZ 51. cikk első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a gépjárművek műszaki vizsgálatát végző állomások olyan tevékenységei, mint az alapeljárás tárgyát képező jogszabályokban említett tevékenységek, nem kapcsolódnak az e rendelkezés értelmében vett közhatalom gyakorlásához, annak ellenére, hogy ezen állomások üzemeltetői a vizsgálat során jogkörrel rendelkeznek az olyan gépjárművek forgalomból való kivonására, amelyek közvetlen veszélyt jelentő biztonsági hiányosságokat mutatnak.
- 3) Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapeljárás tárgyát képező szabályozás, amely a gépjárművek műszaki vizsgálóállomásainak valamely vállalkozás vagy vállalkozáscsoport általi létesítésének engedélyezését ahhoz a feltételhez köti, hogy egyrészt e vizsgálóállomás, és a vállalkozás vagy vállalkozáscsoport korábban már engedélyezett vizsgálóállomásai között meglegyen az előírt minimális távolság, másrészt az említett vállalkozás vagy vállalkozáscsoport – amennyiben megkapja ezen engedélyt – ne rendelkezzen 50%-nál nagyobb piaci részesedéssel, kivéve ha bebizonyosodik – aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata –, hogy e feltétel valóban alkalmas a fogyasztóvédelemhez és a közúti közlekedés biztonságához fűződő célok elérésére, és nem haladja meg az ehhez szükséges mértéket.

Aláírások