

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

9. september 2004 *

Liidetud kohtuasjades C-184/02 ja C-223/02,

mille esemeks on EÜ artikli 230 alusel esitatud kaks tühistamishagi,

mis saabusid Euroopa Kohtusse 16. mail ja 12. juunil 2002,

Hispaania Kuningriik, esindaja: R. Silva de Lapuerta, hiljem N. Díaz Abad,
kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja kohtuasjas C-184/02,

ja

Soome Vabariik, esindaja: T. Pynnä, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress
Luxembourgis,

hageja kohtuasjas C-223/02,

* Kohtumenetluse keeled: hispaania ja soome.

versus

Euroopa Parlament, esindajad: M. Gómez-Leal ja C. Pennera (kohtuasi C-184/02) ning H. von Herten ja G. Ricci (kohtuasi C-223/02), kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

ja

Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: A. Lopes Sabino ja G.-L. Ramos Ruano (kohtuasi C-184/02) ning A. Lopes Sabino ja H. Erno (kohtuasi C-223/02),

kostjad,

keda toetavad

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: F. Castillo de la Torre ja W. Wils (kohtuasi C-184/02) ning M. Huttunen ja W. Wils (kohtuasi C-223/02), kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

menetlusse astuja,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees P. Jann, kohtunikud A. Rosas, S. von Bahr, K. Lenaerts (ettekandja) ja K. Schiemann,

kohtujurist: C. Stix-Hackl,
kohtusekretär: vanemametnik M. Múgica Arzamendi,

arvestades kirjalikku menetlust ja seejärel 5. veebruaril 2004 toimunud kohtuistungit,

arvestades poolte esitatud kirjalikke märkusi,

olles 30. märtsi 2004. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Hispaania Kuningriik (kohtuasi C-184/02) palub hagiavalduses tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, lk 35, edaspidi „vaidlustatud direktiiv“). Kõnealust hagiavaldust täpsustati 3. juunil 2002.
- 2 Soome Vabariik (kohtuasi C-223/02) palub hagiavalduses tühistada vaidlustatud direktiiv selles osas, mis puudutab füüsilisest isikust ettevõtjana (FIE-na) tegutsevaid sõidukijuhte.

- 3 Euroopa Kohtu presidendi vastavalt 4. oktoobri ja 7. novembri 2002. aasta määrustega anti Euroopa Ühenduste Komisjonile parlamendi ja nõukogu nõuete toetuseks menetlusse astumise luba.
- 4 Kuna nimetatud kohtuasjad on omavahel seotud, otsustas Euroopa Kohtu esimese koja esimees 7. jaanuari 2004. aasta määrusega Euroopa Kohtu kodukorra artikli 43 alusel kohtuasjad C-184/02 ja C-223/02 suuliseks menetlemiseks ja kohtuotsuse tegemiseks liita.

Õiguslik raamistik

- 5 Nõukogu võttis 20. detsembril 1985 vastu määruse (EMÜ) nr 3820/85 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 370, lk 1). Nimetatud määrus, mida kohaldatakse palgatöötajatena töötavate ja FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes, reguleerib eelkõige sõidu- ja puhkeaega maanteeveo alal.
- 6 Nõukogu võttis 23. novembril 1993 vastu direktiivi 93/104/EÜ, mis käsitleb tööaja korralduse teatavaid aspekte (EÜT L 307, lk 18). Kõnealuses direktiivis sätestatakse minimaalne igapäevane ja iganädalane puhkeaeg, iga-aastane puhkus, vaheajad ja maksimaalne nädalane tööaeg ning öötöö ja vahetustega töö teatud aspektid ja töömallid.

- 7 Maanteetranspordi sektor, mis algselt direktiivi 93/104 kohaldamisalast välja jäeti, arvati direktiivi kohaldamisalasse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 2000. aasta direktiiviga 2000/34/EÜ, millega muudetakse tööaja korralduse teatavaid aspekte käsitlevat nõukogu direktiivi 93/104/EÜ, et hõlmata nimetatud direktiivist välja jäetud sektoreid ja tegevusalasid (EÜT L 195, lk 41). Nimetatud muudatusi sätestava direktiivi kohaselt ei kohaldata siiski ringi liikuvate töötajate suhtes direktiivi 93/104 sätteid, mis käsitlevad igapäevast ja iganädalast puhkeaega, vaheaegu ja öötöö kestust.
- 8 Vaidlustatud direktiiv võeti vastu 2002. aastal. Direktiivi artikli 1 kohaselt on selle eesmärk „[...] näha ette tööaja korraldusega seotud miinimumnõuded, et parandada autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tervise ja ohutuse kaitset ning täiustada liiklusohutust ja lähendada konkurentsitingimusi”.
- 9 Vaidlustatud direktiivi kohaldamisala käsitlevas artikli 2 lõikes 1 sätestatakse järgmist:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriigis asuvate ettevõtjate teenistuses olevate ringi liikuvate töötajate suhtes, kes osalevad määruses (EMÜ) nr 3820/85 või selle asemel AETR-kokkuleppes käsitletud maanteevedudel.

Ilma et see piiraks järgmise lõigu sätteid, kohaldatakse käesolevat direktiivi FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes alates 23. märtsist 2009.

Hiljemalt kaks aastat enne nimetatud kuupäeva esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Aruandes analüüsitakse FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide käesoleva direktiivi reguleerimisalast väljajätmise tagajärgi liiklusohutuse, konkurentsitingimuste ja kutseala struktuuri seisukohast ning sotsiaalsetest aspektidest. Arvesse võetakse iga riigi veonduse struktuuri ja maanteevedude töökeskkonnaga seotud asjaolusid. Selle aruande alusel esitab komisjon ettepaneku, mille eesmärk võib olla vastavalt vajadusele:

— näha ette üksikasjalikud sätted selliste FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide kaasamiseks direktiivi reguleerimisalasse, kes ei osale maanteevedudel teistes liikmesriikides ja kelle suhtes kohaldatakse kohalikke piiranguid objektiivsetel põhjustel nagu ääremaine asukoht, pikad sisemaised vahemaad ja erilised konkurentsitingimused, või

— mitte kaasata FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte direktiivi reguleerimisalasse.”

¹⁰ Vaidlustatud direktiivi artiklis 3 määratletakse „tööaja”, „valmisoleku aja”, „töökoha”, „ringi liikuva töötaja”, „FIE-na tegutseva sõidukijuhi”, „autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isiku”, „nädala”, „ööaja” ja „öötöö” mõisted.

11 Vaidlustatud direktiivi artikli 3 punktis a on „tööaeg” määratletud järgmiselt:

„1) ringi liikuvate töötajate puhul: töö alustamise ja lõpetamise vahele jääv aeg, mille jooksul ringi liikuv töötaja viibib oma töökohas tööandja käsutuses ja täidab oma ülesandeid või sooritab oma tegevust, teiste sõnadega:

— kogu maanteeveoga seotud tegevusele kulutatav aeg. Sellise tegevuse hulka kuulub eelkõige:

i) sõidukijuhtimine;

ii) peale- ja mahalaadimine;

iii) reisijate abistamine sõidukile minemisel ja sealt lahkumisel;

iv) puhastustööd ja tehniline hooldus;

v) kõik muud tööd, mille eesmärk on tagada sõiduki, selle lasti ja reisijate ohutus või täita konkreetse teoksil oleva veotoiminguga otseselt seotud

õigus- või halduskohustusi, sealhulgas järelevalve peale- ja mahalaadimise üle, haldusformaalsused politsei-, tolli- ja immigratsiooniametnikega jne,

- aeg, mille jooksul ta ei saa vabalt käsutada oma aega ja peab viibima oma töökohal, olles valmis alustama oma tavapärast tööd, ja mille jooksul tal on teatavad teenistusega seotud kohustused, eelkõige peale- või mahalaadimisega seotud ooteaeg, kui selle prognoositav kestus ei ole eelnevalt teada, see tähendab kas enne väljasõitu või vahetult enne kõnealuse aja tegelikku algust, või töösuhte osapoolte vahel kokku lepitud ja/või liikmesriikide õigusaktides sätestatud üldiste tingimuste kohaselt;

- 2) FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide puhul kohaldatakse sama määratlust töö alustamise ja lõpetamise vahelise aja suhtes, mille jooksul FIE-na tegutsev sõidukijuht on oma töökohal, kliendi käsutuses ja täidab oma ülesandeid või sooritab oma tegevust, mis ei ole üldine haldustöö ega ole otseselt seotud teoksil oleva konkreetse veotoiminguga.

[...]"

- 12 Vaidlustatud direktiivi artikli 3 punkti e esimeses lõigus on FIE-na tegutsev sõidukijuht määratletud kui „isik, kelle põhitegevus on reisijate või kaupade autoveedu rendi või tasu eest ühenduse õiguse tähenduses ja ühenduse litsentsi või mõne muu eespool nimetatud veo teostamiseks antud kutsealase loa alusel, kellel on õigus olla iseenda tööandjaks ja kes ei ole seotud mõne tööandjaga töölepingu või muud liiki hierarhilise töösuhtega, kellel on vabadus korraldada asjaomast tööalast tegevust, kelle sissetulek sõltub otseselt saadud kasumist ja kellel on vabadus sõlmida üksi või koostöös teiste FIE-na tegutsevate sõidukijuhtidega ärisuhteid mitme kliendiga”.

- 13 Vaidlustatud direktiivis sätestatakse eelkõige maksimaalne iganädalane tööaeg (artikkel 4), vaheajad (artikkel 5), praktikantide suhtes kehtiv puhkeaeg (artikkel 6) ja öötöö (artikkel 7).

Hagiavalduse vastuvõetavus kohtuasjas C-184/02

- 14 Parlament ja nõukogu vaidlustavad hagi vastuvõetavuse kõnealuses kohtuasjas. Nad väidavad, et parlament ei ole hagiavalduses määratletud kui kostja, kuigi vaidlustatud direktiiv on EÜ artiklis 251 sätestatud menetluse kohaselt vastu võetud mõlema institutsiooni poolt. Institutsioonid märgivad lisaks, et hagiavalduses taotletakse kohtukulude väljamõistmist üksnes nõukogult.
- 15 Nad lisavad eeltoodule, et tulenevalt Euroopa Ühenduste Kohtu põhikirja artikli 21 esimesest lõigust koostoides kodukorra artikli 38 lõike 1 punktiga b artikliga 7 ei ole parlamendi kostjana nimetamata jätmine vaid tehniline viga ning sellist puudust ei saa kõrvaldada. Sellistel asjaoludel vaidlevad nad vastu sellele, et Hispaania Kuningriigi poolt kohtukantseleile pärast hagiavalduse esitamist edastatud kiri, millega lisati parlament kostjana menetlusse, muudab hagi vastuvõetavaks.
- 16 Peab märkima, et Hispaania Kuningriigi hagiavalduse täpsustamine pärast selle esitamist, millega nimetati kostjatena parlamenti ja nõukogu, sooritati hagi esitamise tähtaja jooksul.
- 17 Igal juhul alguses hagiavalduses „Euroopa Parlamendi ja nõukogu” direktiivi 2002/15 tühistamishagi esemena identifitseerimine tähendab kindlalt nii parlamendi kui nõukogu käsitlemist kostjatena, kuigi neid ei ole otsesõnu sel viisil nimetatud, ega

jäta kahtlust, et hageja esialgne eesmärk oli esitada hagi mõlema nimetatud institutsiooni vastu. Eelmises punktis mainitud täpsustust tuleb neil asjaoludel seega vaadelda selgitusena, mitte aga kodukorra artikli 38 lõikes 1 loetletud mõne asjaolu muutmisena või nõuetega vastavusse viimisenä.

- 18 Järelikult on hagiavaldus kohtuasjas C-184/02 vastuvõetav.

Hagiavalduse vastuvõetavus kohtuasjas C-223/02

- 19 Parlament ja komisjon vaidlustavad kõnealuses kohtuasjas hagiavalduse vastuvõetavuse põhjusel, et selles ei ole kodukorra artikli 38 lõike 1 kohaselt piisavalt täpselt märgitud hagi eset ega hagiavalduse taotlusi. Parlament rõhutab, et Soome Vabariik ei too selgesõnaliselt välja vaidlustatud direktiivi sätteid, mille tühistamist ta taotleb. Komisjon väidab, et kõnesolev liikmesriik ei täpsusta oma hagiavalduses, kas ta taotleb kõigi avalduse teises punktis märgitud sätete tühistamist, nendest vaid osade sätete või nendes sätetes mõningate mõistete tühistamist.

- 20 Hagiavaldusest nähtub siiski selgelt, et hagi esemeks on vaidlustatud direktiiv osas, mis hõlmab artikli 3 punktis e sätestatud FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte, ning et Soome Vabariigi taotluste sisuks on kõnealuse direktiivi tühistamine nimetatud osas.

- 21 Hagiavalduse teises punktis toodud loetelus vaidlustatud direktiivi sätetest, mis viitavad spetsiaalselt FIE-na tegutsevatele sõidukijuhtidele, s.o preambuli kaheksas põhjendus ning direktiivi artikli 2 lõige 1 ja artikli 3 punkti a alapunkt 2 ja punktid e ja f, täpsustatakse vajalikus ulatuses käesoleva tühistamishagi eset.
- 22 Järelikult on hagiavaldus kohtuasjas C-223/02 vastuvõetav.

Põhiküsimus

- 23 Hagejad esitavad oma tühistamistaotluste toetuseks nii mõlemale kohtuasjale ühiseid kui konkreetselt nende kohtuasja puudutavaid argumente, milles tuginetakse pädevuse ületamisele, kutse- ja ettevõtlusvabaduse rikkumisele, proportsionaalsuse põhimõtte rikkumisele ning asjaolule, et vaidlustatud direktiivi eesmärgiks ei ole liiklusohutus, mittediskrimineerimise põhimõtte ja EÜ artikli 74 rikkumisele, samuti EÜ artikli 137 lõike 2 ja artikli 157 rikkumisele ning põhjendamiskohustuse täitmata jätmisele.

Argument pädevuse ületamise kohta

- 24 Soome Vabariik väidab, et EÜ artikkel 71 ega artikli 137 lõige 2 ei anna ühendusele õigust reguleerida FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaega.

- 25 EÜ artikli 71 osas väidab Soome Vabariik, et vaidlustatud direktiiv sätestab FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja kasutamist ulatuses, mis ületab nimetatud artikliga hõlmatud liiklusohutust ja konkurentsitingimuste ühtlustamist käsitlevaid eesmärgi. Liiklusohutuse eesmärgiga seoses on Soome Vabariik seisukohal, et vaidlustatud direktiiv ei reguleeri üksnes sõiduaega, vaid FIE-na tegutseva sõidukijuhi kogu tööaega, kuigi ei ole mingil viisil tõendatud, et peale juhtimise muu veondusega seonduv tegevus kujutab endast riskifaktorit liiklusohutusele. Konkurentsitingimuste ühtlustamise eesmärgiga seoses väidab Soome Vabariik, et kõnealune eesmärk ei saa samuti õigustada FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide arvamist vaidlustatud direktiivi kohaldamisalasse, arvestades siinjuures, et esiteks ei võimalda osutatud direktiivi põhjendused hinnata selle tegelikku mõju konkurentsitingimustele ning teiseks kalduvad nimetatud direktiivi sätted väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ebasoodsama kohtlemise tõttu pigem suurendama konkurentsimoonutusi.
- 26 EÜ artikli 137 lõike 2 osas väidab Soome Vabariik, et nimetatud sätte kohaselt ei või ühendus võtta meetmeid füüsilisest isikust ettevõtjate tööaja suhtes.
- 27 Kohus juhib tähelepanu, et vaidlustatud direktiivi aluseks on EÜ artikkel 71 ja artikli 137 lõige 2.
- 28 EÜ artikli 71 lõikest 1 tuleneb, et ühise transpordipoliitika rakendamise eesmärgil ja transpordi iseärasusi arvestades kehtestab nõukogu vastavalt EÜ artiklis 251 sätestatud kaasotsustamismenetlusele muu hulgas „meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks” (punkt c) ja „kõik muud asjakohased sätted” (punkt d).

- 29 Väljakujunenud kohtupraktika järgi annab asutamisleping nõukogule koos ühise transpordipoliitika kehtestamise ülesandega ulatusliku seadusandliku pädevuse asjakohaste ühiste eeskirjade vastuvõtmiseks (28. novembri 1978. aasta otsus kohtuasjas C-97/78: Schumalla, EKL 1978, lk 2311, punkt 4, ning 17. juuli 1997. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-248/95 ja C-249/95: SAM Schiffahrt ja Stapf, EKL 1997, lk I-4475, punkt 23).
- 30 EÜ artikli 71 lõike 1 punkti c selgest sõnastusest ja Euroopa Kohtu poolt antud selgitustest EÜ artikli 71 lõike 1 punktis d sätestatud „muude asjakohaste sätete” kohta (eelpool nimetatud otsus kohtuasjas Schumalla, punkt 6) saab järeldada, et — nagu möönab ka Soome Vabariik — ühenduse seadusandjal on EÜ artikli 71 alusel õigus vastu võtta ühised sätted, et parandada liiklusohutust ja kõrvaldada siseriiklikud erinevused, mis võivad oluliselt kahjustada konkurentsitingimusi transpordisektoris.
- 31 Soome Vabariik vaidleb siiski vastu, et vaidlustatud direktiivi FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte käsitlevad sätted ei toeta vastupidiselt kõnealuse direktiivi artiklis 1 sätestatule EÜ artikliga 71 hõlmatud liiklusohutust ja konkurentsitingimusi silmas pidavaid eesmärke.
- 32 Kohus peab vajalikuks esitatud argumendi põhjendatust lähemalt uurida.
- 33 Kõigepealt, mis puutub liiklusohutuse eesmärkidesse, siis selles osas sätestab vaidlustatud direktiivi artikli 3 punkti a alapunkt 2 tööülesannete täitmisega seotud ajavahemiku, mis FIE-na tegutsevate sõidukijuhtude puhul loetakse tööaja hulka. Nimetatud määratlus kehtestab koostoides sama direktiivi maksimaalset iganädalast tööaega käsitlevate artikli 4 sätetega piirmäära FIE-na tegutseva sõidukijuhi

töötundide arvule nädalas, mille kõnealune sõidukijuht kulutab otseselt maanteeveoga seotud tegevusele. Et tagada iganädalasest tööajast kinnipidamine, nõutakse vaidlustatud direktiivi artiklis 9 tööaega käsitlevate dokumentide säilitamist. Lisaks kehtestatakse sama direktiivi artiklis 5 vaheaegade sagedus ja vaheaegade minimaalne kestus.

34 Eelmises punktis toodud meetmete eesmärk on piirata mõistlikus ulatuses FIE-na tegutseva sõidukijuhi iganädalast töö kestust tegevuse osas, mis võib väsimuse tekkimise tõttu mõjutada sõidukijuhtimist, ning kehtestada kõnealusele sõidukijuhile minimaalne puhkeaeg. Seega on nende meetmete eesmärk kahtlemata parandada liiklusohutust, mida vastupidi Soome Vabariigi esitatud seisukohale võib kahjustada mitte üksnes liiga pikk sõiduaeg, vaid peale sõidukijuhtimise ka muu liigne tegevus, nagu on loetletud vaidlustatud direktiivi artikli 3 punkti a alapunkti 1 esimese taande punktides ii–v, mis on otseselt seotud maanteeveotoiminguga (vt selle kohta 9. juuni 1994. aasta otsus kohtuasjas C-394/92: Michielsen ja GTS, EKL 1994, lk I-2497, punkt 14, ning 18. jaanuari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-297/99: Skills Motor Coaches jt, EKL 2001, lk I-573, punktid 24 ja 25).

35 Vaidlustatud direktiivi artikliga 7 laiendatakse ka öötöö ajaliste piirangute kehtivust FIE-na tegutsevatele sõidukijuhtidele. Arvestades öötöö erilist mõju inimorganismile, sõidukijuhi väsimus seisundile ja selle kaudu tema sõidukijuhtimisele, on nimetatud meetme eesmärk parandada ka liiklusohutust.

36 Seetõttu tuleb silmas pidada, et vaidlustatud direktiivis FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes kehtestatud tööaja korralduse eesmärk on liiklusohutus. Nagu parlament ja komisjon õigesti märgivad, täiendab kõnealune korraldus tulemuslikult määruse nr 3820/85 sätteid, mis seonduvad ainult ühe liiklusohutust mõjutava faktoriga, s.o sõidukijuhi ülemääraselt pika sõiduajaga.

- 37 Ülaltoodud analüüsi ei saa kahtluse alla seada Hispaania Kuningriigi väidetud asjaolu tõttu, et vaidlustatud direktiivi artikli 2 lõike 1 kolmandas lõigus sätestatakse, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide lõpliku seisundi määramiseks nimetatud direktiivi suhtes esitab komisjon parlamendile ja nõukogule hiljemalt 23. märtsiks 2007. aastaks aruande, milles käsitletakse eelkõige FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide käesoleva direktiivi reguleerimisalast väljajätmise tegelikke tagajärgi liiklusohutusele.
- 38 Nii nagu parlament oma arvamuses väitis ja eri institutsioonid kohtuistungil kinnitasid, on nimetatud sätte näol tegemist nõukogus saavutatud kompromissiga komisjoni esitatud ettepaneku suhtes, milles nähti ette nimetatud sõidukijuhtide kohene kaasamine vaidlustatud direktiivi reguleerimisalasse „peamiselt liiklusohutusega seotud põhjustel” (vt 21. juunil 2000 Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni teatis pealkirjaga „Ohutuma ja konkurentsivõimelisema kõrge-kvaliteedilise maantee transpordi suunas ühenduses”, punktid 4 ja 5, KOM(2000) 364 (lõplik)). Kõnealune säte ei muuda põhjendamatuks kaalutlusi, mis on seotud ülemääraselt pikast maanteeveoga seotud tegevusest ja öötööst tingitud mõjuga sõidukijuhi väsimusseisundile ja seeläbi tema poolt sooritatavale sõidukijuhtimisele. Seega ei lükka see ümber seisukohta, et liiklusohutus õigustab täielikult FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja reguleerimist vaidlustatud direktiiviga.
- 39 Järgnevalt, mis puutub konkurentsitingimuste ühtlustamise eesmärki, siis püütakse käesoleva otsuse punktides 33 ja 35 nimetatud vaidlustatud direktiivi sätetega kooskõlastada siseriiklikke õigusakte oluliste aspektide osas, mis käsitlevad aega, mida FIE-na tegutsevad sõidukijuhid kulutavad maanteevedudele. Nende sätete eesmärk on sellega seoses kaotada liikmesriikidevahelised erinevused, mis võivad moonutada konkurentsi FIE-na tegutsemisel maanteevedude alal.

40 Peale selle on varem jõutud järeldusele, et liiklusohutuse parandamise eesmärki taotlevad ühissätted, nagu on nimetatud käesoleva otsuse punktides 33 ja 35, saavad kaasa aidata üksnes transpordisektori konkurentsitingimusi oluliselt moonutavate erinevuste kõrvaldamisele ja osutuvad seetõttu ühise transpordipoliitika kehtestamiseks „asjakohasteks säteteks” EÜ artikli 71 lõike 1 punkti d mõttes (vt eelpool nimetatud otsus kohtuasjas Schumalla, punkt 6).

41 Eeltoodule tuginedes saab teha järelduse, et vaidlustatud direktiiviga ette nähtud FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja korralduse eesmärk on aidata kaasa nimetatud direktiivi artiklis 1 sätestatud liiklusohutuse parandamisele ja konkurentsitingimuste lähendamisele. Seega on EÜ artikkel 71 asjakohaseks õiguslikuks aluseks ja piisav vaidlustatud direktiivi kohaldamiseks osutatud isikute kategooriale, kes on hõivatud maanteevedude alase tegevusega.

42 EÜ artikli 137 lõike 2 osas tuleb märkida, et selle sättega ettenähtud seadusandlik menetlus töötajate tervise ja ohutuse kaitsmise eesmärgil töökeskkonna parandamise meetmete võtmiseks kattub EÜ artiklis 71 sätestatud menetlusega.

43 Seega, tuginemine EÜ artikli 137 lõikele 2 kui vaidlustatud direktiivi teisesele õiguslikule alusele ei mõjuta mingil viisil selle vastuvõtmiseks järgitud menetlust.

44 Sellistel asjaoludel ei ole vajalik langetada otsust selle kohta, kas EÜ artikli 137 lõige 2 kujutab endast samuti asjakohast õiguslikku alust vaidlustatud direktiivis ettenähtud meetmete võtmiseks FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes (vt samuti

10. detsembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-491/01: British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, EKL 2002, lk I-11453, punkt 98, ning *a contrario* 11. juuni 1991. aasta otsus kohtuasjas C-300/98: komisjon v. nõukogu („Titaandioksiid”), EKL 1991, lk I-2867, punktid 18–21).

45 Seoses eeltooduga tuleb käesolev väide tagasi lükata.

Argumendid kutse- ja ettevõtlusvabaduse ning proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise kohta ning asjaolu kohta, et vaidlustatud direktiivi eesmärgiks ei ole liiklusohutus

46 Hispaania Kuningriik väidab ühelt poolt, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide vaidlustatud direktiivi reguleerimisalasse kaasamine takistab mainitud sõidukijuhtidel kasutada kogu oma aega ja jõupingutusi toimingute edukaks sooritamiseks ning takistab lubamatult nende kutse- ja ettevõtlusvabadust.

47 Teiselt poolt väidab Hispaania Kuningriik, et vastupidi vaidlustatud direktiivi preambuli neljandas ja kümnendas põhjenduses ning direktiivi artiklis 1 sätestatule ei saa liiklusohutusalast eesmärki saavutada käesoleva direktiivi abil, mis sisaldab sotsiaaloigusnorme, mille ainsaks eesmärgiks on parandada maanteeveo-ettevõtjate elu- ja töötingimusi. Ta lisab, et kuigi töötajate tööaja reguleerimine on tõepoolest põhjendatud, arvestades nende nõrgemat positsiooni võrreldes tööandjaga, ei eksisteeri taolist kaitsevajadust füüsilisest isikust ettevõtjate suhtes, kellele peab jääma vabadus korraldada tööd oma äranägemise järgi.

- 48 Soome Vabariik väidab ühelt poolt, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide kaasamisega vaidlustatud direktiivi reguleerimisalasse rikutakse proportsionaalsuse põhimõtet. Ta on arvamisel, et esiteks ei õigusta isikute kaitsmise eesmärk mingil viisil nende sõidukijuhtide tööaja reguleerimist; teiseks käsitletakse liiklusohutust juba määruses nr 3820/85, millele saab toetuda selle täitmise rangema järelevalve teel sama tõhusalt ja kutsevabadust vähem piiravalt; ning kolmandaks ei täpsusta vaidlustatud direktiiv, millises ulatuses ta aitab kaasa konkurentsitingimuste ühtlustamise eesmärgi saavutamisele.
- 49 Teiselt poolt väidab Soome Vabariik, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide vaidlustatud direktiivile allutamiselega rikutakse kutsevabadust, mille kohaselt peab ettevõtja saama vabalt otsustada oma kutsealasteks toiminguteks vajaliku tööaja ulatuse ja korralduse üle. Ta kinnitab, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide osas näeb vaidlustatud direktiiv peale juhtimise ette mitmeid tegevusi ning paneb kohustuse säilitada tööaega käsitlevaid dokumente, millega sekkutakse lubamatult nende õigusesse korraldada vabalt oma tegevust.
- 50 Alustuseks tuleb juhtida tähelepanu asjaolule, et Hispaania Kuningriik väitis kohtuistungil, et tema esitatud ja käesoleva otsuse punktis 47 toodud väide selle kohta, et vaidlustatud direktiiv ei kanna liiklusohutuse alast eesmärki, on suunatud selle vastu, et direktiiviga riivatakse ebaproportsionaalselt FIE-na tegutsevatele sõidukijuhtidele ette nähtud vabadust oma kutsealast tegevust korraldada. Seega langeb kõnealune argument kokku Hispaania Kuningriigi esitatud argumendiga kutse- ja ettevõtlusvabaduse rikkumise kohta.
- 51 Kutsevabadus on üks ühenduse õiguse üldpõhimõtetest (10. jaanuari 1992. aasta otsus kohtuasjas C-177/90: Kühn, EKL 1992, lk I-35, punkt 16; 5. oktoobri 1994.

aasta otsus kohtuasjas C-280/93: Saksamaa v. nõukogu, EKL 1994, lk I-4973, punkt 78, ning eelpool nimetatud otsus kohtuasjas SAM Schiffahrt ja Stapf, punkt 72). Sama kehtib ka ettevõtlusvabaduse kohta, mis ühtib kutsevabadusega (21. veebruari 1991. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-143/88 ja C-92/89: Zuckerfabrik Süderdithmarschen ja Zuckerfabrik Soest, EKL 1991, lk I-415, punktid 72–77).

- 52 Kuigi nimetatud vabaduste näol ei ole tegemist absoluutsete õigustega, tuleb nendega arvestada seoses nende sotsiaalse funktsiooniga, mida nad ühiskonnas täidavad. Järelikult võib nende vabaduste suhtes piiranguid kehtestada tingimusel, et kehtestatavad piirangud vastavad üldistele huvidele ega kujuta endast taotletavat eesmärki silmas pidades ebaproportsionaalset ja vastuvõetamatut sekkumist, mis võib otseselt kahjustada tagatud õiguste olemust (vt eelkõige 28. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-200/96: Metronome Musik, EKL 1998, lk I-1953, punkt 21).
- 53 Käesolevas kohtuasjas tuleb tõdeda, et vaidlustatud direktiiviga ettenähtud FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja korralduse eesmärk on parandada liiklusohutust (vt käesoleva otsuse punktid 33–36) ning seega vastab see üldistele huvidele (vt 5. oktoobri 1994. aasta otsus kohtuasjas C-55/93: Van Schaik, EKL 1994, lk I-4837, punkt 19, ning 12. oktoobri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-314/98: Snellers, EKL 2000, lk I-8633, punkt 55).
- 54 Nii nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 112–116 märgib, kui nimetatud korraldus ka sekkub FIE-na tegutseva sõidukijuhi kutsealasesse tegevusse, ei mõjuta see siiski sellel kutsealal tegutsemise vabadust ennast.
- 55 Lisaks eeltoodule rõhutavad parlament ja komisjon, et vaidlustatud direktiiv teeb FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide osas selget vahet ühelt poolt otseselt maanteeveoga seonduva tegevuse, mis on loetletud direktiivi artikli 3 punkti a alapunktis 1 ja

mille suhtes kehtivad direktiiviga ette nähtud tööaja korralduse meetmed, ning teiselt poolt sama sätte alapunktis 2 ette nähtud üldise haldustöö vahel, mis ei ole otseselt seotud teoksil oleva konkreetse veotoiminguga ja mis ei ole käesoleva direktiiviga hõlmatud.

- 56 Arvestades ühenduse seadusandja laia kaalutlusõigust asjakohaste meetmete võtmisel ühise transpordipoliitika valdkonnas (vt eelpool nimetatud kohtuasi SAM Schiffahrt ja Stapf, punktid 23–25), oli viimati nimetatul võimalik leida, et otseselt maanteeveoga seotud tegevusele kulutatava aja reguleerimist käsitlevaid meetmeid, ilma et need kahjustaksid füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise kasuks otsustanud sõidukijuhi vabadust organiseerida tema staatusele vastavaid peamisi tööülesandeid, saab liiklusohutuse aspektist pidada asjakohasteks ja mõistlikeks meetmeteks.
- 57 Seoses proportsionaalsuse põhimõttega, mis kuulub ühenduse õiguse üldpõhimõtete hulka, tuleb väljakujunenud kohtupraktikale toetudes rõhutada, et nimetatud põhimõttest tulenevalt ei tohi asjaomased meetmed minna kaugemale sellest, mis on kõnealuse õigusaktiga taotletavate eesmärkide saavutamiseks asjakohane ja vajalik, ning et mitmete sobivate meetmete olemasolul tuleb valida nendest kõige vähem piirav meede (vt eelkõige 16. detsembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-101/98: UDL, EKL 1999, lk I-8841, punkt 30, ning 12. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-27/00 ja C-122/00: Omega Air jt, EKL 2002, lk I-2569, punkt 62).
- 58 Käesoleva otsuse punktides 54–56 toodud põhjendused viivad järelduseni, et vaidlustatud direktiivi FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte käsitlevate sätetega, millega püütakse neid takistada otseselt maanteeveoalases tegevuses omaks võtmast liiklusohutust pärssida võivaid töömalle, ilma et sellega sekkutaks sõidukijuhtide vabadusse korraldada üldist haldustööd oma äranägemise järgi, ei rikuta proportsionaalsuse põhimõtet.

- 59 Veel tuleb lisada, et vastupidiselt Soome Vabariigi väidetule ei saa määrusega nr 3820/85 sätestatud sõiduaja piirangutest kinnipidamise rangemat järelevalvet pidada vaidlusaluste sätetega võrreldes sama tõhusaks ja vähem piiravaks lahenduseks. See ei aita kuidagi hoida mõistlikes piirides tööaega, mida FIE-na tegutsev sõidukijuht ei kasuta sõidukijuhtimiseks, vaid muude ülesannete täitmiseks, mis on otseselt seotud maanteeveoga ning mis võivad liiklusohutust pärssivalt mõjutada tema väsimusseisundit ja juhtimisvõimet.
- 60 Eeltoodust juhindudes ei saa vaidlustatud direktiivis FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes kehtestatud tööaja korraldust pidada ebaproportsionaalseks ega vastuvõetamatuks sekkumiseks, mis kahjustaks otseselt kutse- ja ettevõtlusvabadust, ega proportsionaalsuse põhimõtte rikkumiseks.
- 61 Järelikult tuleb kõik käsitletud argumendid tagasi lükata.

Argument mittediskrimineerimise põhimõtte ja EÜ artikli 74 rikkumise kohta

- 62 Hispaania Kuningriik väidab, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide vaidlustatud direktiivi reguleerimisalasse kaasamise tulemusena diskrimineeritakse neid lubamatult, võrreldes palgatöötajatega, kuna täiesti erinevaid olukordi käsitletakse sarnaselt, kuigi see ei ole objektiivselt millegagi põhjendatud. Peale selle on ta seisukohal, et kaasamisega rikutakse EÜ artikli 74 sätteid.

- 63 Hispaania Kuningriik lisab, et liiklusohutus ja vaba konkurentsi tagamine ei ole objektiivsed põhjused, millega saab põhjendada FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide kohtlemist sarnaselt palgatöötajatega. Esiteks ei ole Hispaania Kuningriigi arusaama kohaselt vaidlustatud direktiivi eesmärgiks liiklusohutus ja teiseks ei moonutataks FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide kõnealuse direktiivi reguleerimisalast välajätmisega konkurentsi transporditurul, võttes eelkõige arvesse määrusega nr 3820/85 kehtestatud sõiduaja piiranguid.
- 64 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab mittediskrimineerimise põhimõte, et võrreldavaid olukordi ei tohi käsitleda erinevalt ning et erinevaid olukordi ei tohi käsitleda ühetaoliselt, välja arvatud juhul, kui see on objektiivselt põhjendatud (vt eelkõige eelpool nimetatud otsus kohtuasjas Omega Air jt, punkt 79, ning 9. septembri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-137/00: Milk Marque ja National Farmers' Union, EKL 2003, lk I-7973, punkt 126).
- 65 Käesolevas asjas tuleb märkida, et vaidlustatud direktiivis käsitletava tööaja korralduse osas ei ole FIE-na ja palgatöötajatena tegutsevad sõidukijuhid samas olukorras. FIE-na tegutsevad sõidukijuhid peavad lisaks otse maanteeveoga seotud tegevusele täitma üldisi haldusalaseid ülesandeid, mis palgatöötajaid ei puuduta.
- 66 Kui võtta vaatluse alla vaidlustatud direktiivi artikli 3 punkt a, mis sätestab tööaja mõiste ringi liikuvate töötajate ja FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide puhul, siis ilmneb, et ühenduse seadusandja on arvestanud käsitletava olukorra erinevusega. Töötajate puhul reguleerib vaidlustatud direktiiv kogu nende tööaega, st artikli 3 punkti a alapunkti 1 esimeses taandes nimetatud maanteeveoga seotud tegevustele kulutatavat aega, aga ka „aeg[a], mille jooksul [ringi liikuv töötaja] ei saa vabalt käsutada oma aega ja peab viibima oma töökohal, olles valmis alustama oma

tavapärasest tööd, ja mille jooksul tal on teatavad teenistusega seotud kohustused [...]” (artikli 3 punkti a alapunkti 1 teine taane). FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide osas reguleerib direktiiv ainult neid tegevusi, mis ühtivad töötajate omadega, milleks on üldnimetatud maanteeveoga seotud tegevused, jättes samas oma reguleerimisalast välja füüsilisest isikust ettevõtja seisundile omase tegevuse, mis vastab „üldisele haldustööle”, mis ei ole otseselt seotud toimuva konkreetse veotoiminguga (artikli 3 punkti a alapunkt 2).

- 67 Lisaks sellele tuleb toonitada, et maanteeveoga seotud tegevus tähendab töötajate ja FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide jaoks sama tegevust ning hõlmab mõlemal juhul mitte ainult sõidukijuhtimist, vaid ka mitmeid muid maanteeveoga seotud toiminguid, nagu näiteks peale- ja mahalaadimine, reisijate abistamine sõidukile minemisel ja sealt lahkumisel, puhastustööd ja tehniline hooldus ning kõik muud tööd, mille eesmärk on tagada sõiduki, selle lasti ja reisijate ohutus ning täita õigus- või halduskohustusi (haldus- ja tolliformaalsused jne). Järelikult on alusetu Hispaania Kuningriigi väide, mille kohaselt kohustab vaidlustatud direktiiv üksnes FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte lugema töötaja hulka lisaks sõidukijuhtimisele ka muu tegevuse ja asetab seega palgatöötajad FIE-na tegutsevate sõidukijuhtidega võrreldes soodsamasse olukorda seoses lubatud töötaja kestuse lugemisega määrusega nr 3820/85 ettenähtud sõiduajaks.

- 68 Lõpetuseks, soostudes sellega, et vaidlustatud direktiivi käsitletakse EÜ artikli 74 tähenduses „veotariifide ja -tingimuste suhtes” võetava meetmena, välistavad käesoleva otsuse punktides 54–56 toodud analüüs ja osutatud direktiivi artikli 2 lõikes 1 sätestatud tingimused, mille kohaselt FIE-na tegutsevad sõidukijuhid

kaasatakse direktiivi reguleerimisalasse, võimaluse, et ühenduse seadusandja oleks jätnud täitmata kohustuse võtta arvesse veoettevõtjate (käesoleval juhul füüsilisest isikust ettevõtjad) majanduslikku olukorda.

Argument EÜ artikli 137 lõike 2 ja artikli 157 rikkumise kohta

69 Soome Vabariik on seisukohal, et vaidlustatud direktiivis ette nähtud tööaja piirangud koormavad peamiselt väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid, kellel erinevalt suurettevõtjatest puudub vajalik inimressurss tööülesannete jaotamiseks, mis võimaldaks sõidukijuhtidel kasutada direktiivi alusel lubatud kogu sõiduaega, samas kui teised töötajad saaksid tööaega piiramata sooritada direktiivist tulenevaid muid toiminguid peale sõidukijuhtimise. Sellest järeldab ta seega, et on rikutud EÜ artikli 137 lõiget 2.

70 Lisaks eeltoodule väidab Soome Vabariik, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja piiramine takistab väikeettevõtjate arengut, kuna kõnealune piirang kehtestab lisaks igale äritegevusele omastele riskidele põhjendamatuid piiranguid vabadusele pühendada oma äranägemise järgi aega ettevõtte juhtimisele, mis on vastuolus EÜ artiklis 157 nimetatud Euroopa tööstuse konkurentsivõimelisuse eemärgiga. Ta kinnitab, et vaidlustatud direktiivi FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide suhtes kohaldamine võib kaasa tuua suurte transpordiettevõtjate positsiooni tugevnemise, konkurentsi nõrgenemise ja tööhõive võimaluste vähenemise väikestes ja keskmise suurusega ettevõtjates.

71 Tuleb märkida, et EÜ artikli 137 lõikega 2 seoses viitab Soome Vabariik eeskätt esimese lõigu punkti b teises lauses sisalduvale sättele, mille kohaselt artikli 137 lõike 2 alusel vastu võetavad ning sama artikli lõike 1 punkti b tähenduses töötajate tervise

kaitset ja ohutust taotlevad direktiivid hoiduvad haldus-, finants- ja õiguslike piirangute kehtestamisest viisil, mis pidurdaks väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete loomist ja arengut.

72 Mõõndes, et vaidlustatud direktiivi FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte käsitlevate sätete, mille üle ainsana käesolevas asjas vaieldakse, aluseks on nii EÜ artikli 137 lõige 2 kui ka artikkel 71, tuleb tähelepanu juhtida sellele, et EÜ asutamislepingu eelmises punktis nimetatud säte viitab asjaolule, et EÜ artikli 137 lõike 1 punkti a alusel võetavate meetmete puhul tuleb arvesse võtta väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate majandushuvide eripära, kuid see ei takista nende ettevõtjate suhtes siduvate meetmete kehtestamist (vt sellega seoses EÜ asutamislepingu artikli 118 lõike 2 teine lõik (EÜ asutamislepingu artiklid 117–120 asendati EÜ artiklitega 136–143); 12. novembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-84/94: Ühendkuningriik v. nõukogu, EKL 1996, lk I-5755, punkt 44).

73 Vaidlustatud direktiiviga ette nähtud FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide tööaja korraldus väljendab käesoleva otsuse punktides 53–56 toodud selgituste kohaselt ühelt poolt tasakaalustatud arvestamist liiklusohutuse alase eesmärgiga ja teiselt poolt füüsilisest isikust ettevõtja seisundi eripära seoses üldise haldustööga tema ettevõtlusalases tegevuses. Nimetatud asjaoludel ei saa tööaja korraldus põhjustada selliseid piiranguid, mis takistab väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate loomist ja arengut.

74 EÜ artiklis 157 sätestatakse, et tagamaks ühenduse tööstuse konkurentsivõimelisuseks vajalikud tingimused, püüab ühendus tööstuspoliitika raames võetud meetme või muude asutamislepingu sätete alusel muuhulgas ergutada sellise keskkonna tekkimist, mis soodustaks algatuslikkust ja ettevõtjate, eriti väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate arengut kogu ühenduse ulatuses.

- 75 Lisaks käesoleva otsuse punktis 73 märgitule on antud asjas ilmne, et Soome Vabariigi väide EÜ artikli 157 rikkumise kohta põhineb osaliselt eeldusel — mis on FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide üldise haldustöö tööaja mõistest väljaarvamist silmas pidades ekslik —, et vaidlustatud direktiivi eesmärk on reguleerida kõnealuste sõidukijuhtide ettevõtlusalases tegevuses üldiseks juhtimiseks kulutatavat aega, ning osaliselt pelgal oletusel direktiivi mõju kohta, mis sellel võib tõenäoliselt olla vastavalt suurtele ning väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele.
- 76 Järelikult tuleb esitatud argument tagasi lükata.

Argument põhjendamiskohustuse täitmata jätmise kohta

- 77 Hispaania Kuningriik väidab, et FIE-na tegutsevate sõidukijuhtide kaasamine vaidlustatud direktiivi reguleerimisalasse ei ole mingil viisil põhjendatud. Ta kaebab selle üle, et nimetatud direktiivi preambuli kaheksandas põhjenduses puudub täpsus ja loogika ning osutab seadusandja poolt antud nõrgale põhjendusele. Ta lisab, et arvestades piirangute erandlikkust, mis on kehtestatud füüsilisest isikust ettevõtja aja suhtes, mille ta kulutab oma toimingute sooritamiseks, nõuab taoline meede viidatud põhjendusega võrreldes üksikasjalikumat põhjendamist.
- 78 Soome Vabariik on arvamisel, et parlament ja nõukogu ei ole nõuetekohaselt täitnud põhjendamiskohustust, sest vaidlustatud direktiivi preambulis ei nimetata konkurentsi moonutamist, mida direktiiviga püütakse kaotada, ega selleks otstarbeks ette nähtud abinõusid. Soome Vabariik lisab, et kõnealuses direktiivis

oleks pidanud vähemalt iga taotletava eesmärgi osas olemasolevad probleemid ja neid kõrvaldavad meetmed ilma seadusandja iga üksikut õiguslikku valikut põhjendamata välja tooma, arvestades eriti direktiivi sekkumist ettevõtlusvabadusse.

79 Samas tuleb siiski rõhutada, et vaidlustatud direktiivi preambuli esimeses ja teises põhjenduses sätestatud olemasolevate õigusaktide lünki käsitlevad kaalutlused ning nimetatud direktiivi preambuli neljandas, kümnendas ja üheteistkümnendas põhjenduses välja toodud liiklusohutuse üldeesmärgid ja konkurentsitingimuste ühtlustamine hõlmavad ka FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte ja on seega üldkohaldavaid akte käsitlevas kohtupraktikas väljendatud põhjendamisnõuet arvestades piisavad (vt 19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-150/94: Ühendkuningriik v. nõukogu, EKL 1998, lk I-7235, punktid 25–26, ning 7. novembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-168/98: Luksemburg v. Euroopa Parlament ja nõukogu, EKL 2000, lk I-9131, punktid 62–66), õigustamaks direktiivi võimalikku kohaldamist tulevikus autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute kategooria suhtes.

80 Nii nagu parlament ja komisjon lisaks eelnevale õigesti märgivad, olid Hispaania Kuningriik ja Soome Vabariik nõukogu töös osaledes vaidlustatud direktiivi väljatöötamise protsessi vahetult kaasatud ning on sel põhjusel teadlikud põhjustest, mis olid kõnealuses direktiivis FIE-na tegutsevaid sõidukijuhte käsitlevate sätete aluseks (vt selles osas 22. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-54/91: Saksamaa v. komisjon, EKL 1993, lk I-3399, punkt 11).

81 Järelikult tuleb käsitletud argument tagasi lükata.

82 Eeltoodule tuginedes tuleb kõik hagid rahuldamata jätta.

Kohtukulud

- 83 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna Hispaania Kuningriik ja Soome Vabariik on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb nende endi ja kostjaks olnud institutsioonide kulud jätta nende kanda. Kodukorra artikli 69 lõike 4 kohaselt kannavad menetlusse astuvad institutsioonid ise oma kohtukulud. Menetlusse astunud komisjon kannab seega ise oma kulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. **Jätta hagid rahuldamata.**
2. **Jätta hagejate kohtukulud nende endi kanda ja mõista neilt välja kostjate kohtukulud.**
3. **Jätta komisjoni kohtukulud tema enda kanda.**

Allkirjad