



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2016. június 9.*

„Előzetes döntéshozatal — Közúti közlekedés — 561/2006/EK rendelet — A járművezetőnek a menetíró készülék használatára vonatkozó kötelezettséggel kapcsolatos jogsértésekért való felelőssége”

A C-287/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Gyulai Törvényszék (Magyarország) a Bírósághoz 2014. június 11-én érkezett, 2014. június 4-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Eurospeed Ltd**

és

a **Szegedi Törvényszék**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: E. Levits, a hatodik tanács elnökeként eljárva, M. Berger (előadó) és S. Rodin bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Eurospeed Ltd képviseletében D. Irinkov ügyvéd,
- a magyar kormány képviseletében Fehér M. Z., Szima G. és Bóra M., meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. Galluzzo avvocato dello Stato,
- az Európai Bizottság képviseletében Havas L. és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

* Az eljárás nyelve: magyar.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az uniós jog megsértésével a magánszemélyeknek okozott károkért fennálló tagállami felelősség elvének, valamint a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.) 10. cikke (3) bekezdésének értelmezésére irányul.
- 2 E kérelmet az Eurospeed Ltd és a Szegedi Törvényszék (Magyarország) között az ez utóbbi által az 561/2006 rendeletből eredő kötelezettségek megsértésének szankcionálásaként az Eurospeed három alkalmazottjával szemben kiszabott bírságból eredő károk megtérítése tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, amely kártérítési igényeket e társaságra engedményezték.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 Az 561/2006 rendelet (17), (27) és (31) preambulumbekzdése értelmében:

„(17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. Ezt főként olyan előírásokkal biztosítja, melyek a maximális napi, heti, és két egymást követő hétből álló időszakra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti pihenőidőt tartson két egymást követő héten legalább egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb kilenc egymást követő óránál. Mivel az említett rendelkezések megfelelő pihenőt biztosítanak, és az elmúlt évek végrehajtási gyakorlatával kapcsolatos tapasztalatot figyelembe véve, a csökkentett napi pihenőidők miatti kompenzációs rendszerre már nincs szükség.

[...]

(27) A világos és eredményes végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket biztosítani a fuvarozó vállalkozások és a járművezetők felelősségével kapcsolatosan az e rendelettel kapcsolatos jogsértések terén. Ez a felelősség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgárjogi vagy közigazgatási szankciókat vonhat maga után.

[...]

(31) A [közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendeletet (HL 1985. L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.)] módosítani kell a fuvarozó vállalkozások és járművezetők bizonyos kötelezettségeinek tisztázása, valamint a jogbiztonság támogatása érdekében, valamint a vezetési- és a pihenőidő-határok közötti ellenőrzések során történő betartatásának megkönnyítése érdekében.”

- 4 Az 561/2006 rendelet 9. cikkének (2) bekezdése az alábbiakat írja elő:

„A járművezető által utazással töltött bármely időszak, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy oda visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet átvegye, amely továbbá nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, nem számít pihenőnek, illetve szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére háló- vagy fekvőhely.”

- 5 Az 561/2006 rendelet 10. cikkének (1), (2) és (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy ezen rendelet megsértésére ösztönöz.

(2) A szállítási vállalkozás az (1) bekezdésben említett járművezetők munkáját úgy köteles szervezni, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a 3821/85[...] rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének. A szállítási vállalkozásnak megfelelő utasításokat kell adnia a járművezetők számára és rendszeres ellenőrzéseket kell végeznie a 3821/85[...] rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének való megfelelés érdekében.

(3) A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által elkövetett szabálysértésekért, akkor is, ha a szabálysértést egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követték el.

A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy a szállítási vállalkozásokat teljes mértékben felelősnek tartásuk, a tagállamok ezt a felelősséget attól tehetik függővé, hogy a szállítási vállalkozás az (1) és a (2) bekezdésben foglaltakat megsértette-e. A tagállamok figyelembe vehetnek bármely bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szállítási vállalkozást észszerűen nem lehet az elkövetett jogsértésért felelősnek tekinteni.”

- 6 Az 561/2006 rendelet 19. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85 [...] rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 3821/85 [...] rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el.

Kivételes esetben, olyan jogsértés észlelése esetén:

- melyet nem az érintett tagállam területén követtek el, és
- melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,

a tagállamok 2009. január 1-jéig szankció kiszabása helyett jelenthetik a jogsértés tényét az abban a tagállamban vagy harmadik országban működő illetékes hatóságnak, ahol a vállalkozások székhelye, illetve a járművezető szolgálateljesítésének helye található.”

7 Az 561/2006 rendelet 22. cikkének (3) bekezdése értelmében:

„A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára e rendelet előírásainak az adott országban érvényes értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatosan, aminek köszönhetően ez az információ elektronikus úton elérhetővé válik a többi tagállam számára is.”

8 A 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2006. L 102., 1. o.) módosított 3821/85 rendelet (a továbbiakban: 3821/85 rendelet) 15. cikkének (7) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„a) Ha a járművezető menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet az I. mellékletnek megfelelően, a járművezetőnek az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:

- i. az adott héten és az azt megelőző 15 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;
- ii. járművezetői kártya, ha van ilyen a birtokában, és
- iii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek e rendelet és a[z] 561/2006 [...] rendeletnek megfelelően.

2008. január 1-je után azonban az i. és iii. pontokban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

b) Ha a járművezető az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket:

- i. a nevére szóló járművezetői kártyáját;
- ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, melyet az adott héten és azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a 561/2006 [...] rendeletnek megfelelően, és
- iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakokra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

2008. január 1-je után azonban az ii. pontban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

c) Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, az adatrögzítő berendezés vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok elemzésével ellenőrizheti az 561/2006[...] rendeletnek való megfelelést, illetve ha ezek nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum ellenőrzésével, mely egy előírás be nem tartását bizonyítja, mint például a 16. cikk (2) és (3) bekezdésében megadottak.”

A magyar jog

9 A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: a közúti közlekedésről szóló törvény) 20. §-a kimondja:

„(1) Az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban

[...]

d) a közúti közlekedésben használt menetíró készülék és tachográfkorong, valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára,

[...] vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.

(2) A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására – a (11) bekezdésben meghatározott ellenőrzési jogosultsághoz igazodóan – a közlekedési hatóság, a rendőrség, a vámhatóság, a katasztrófavédelmi hatóság, a munkaügyi hatóság és a közterület-felügyelet [...] jogosult.

(3) A (2) bekezdés szerinti bírsággal kapcsolatos eljárásra az eljáró hatóság ellenőrző tevékenységét szabályozó külön jogszabályban foglalt rendelkezéseket az e §-ban meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

(4) Az (1) bekezdés a)–j) és l) pontjában foglalt valamely rendelkezés megsértőjével szemben – ide nem értve a regisztrációs adóról szóló törvény szerinti gépjárműflotta-üzemeltetőtől bérebe vett személygépkocsi bérlőjét, vezetőjét, ha a személygépkocsi után a regisztrációs adót megfizették, és ezt a személygépkocsi vezetője a vámhatóság által kiállított igazolás bemutatásával bizonyítja – 10 000 [magyar forinttól (HUF)] 800 000 [HUF-ig], a k) pontban foglalt esetben 10 000 [HUF-tól] 300 000 [HUF-ig] terjedő bírság szabható ki. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabandó bírságok, valamint a több jogsértő cselekmény vagy mulasztás esetén az ugyanabban az eljárásban kiszabható bírság maximális összegét külön jogszabály állapítja meg. Nincs helye bírság kiszabásának, ha a jogsértő cselekmény elkövetése óta két év eltelt (elévülés).

(5) A bírságot a rendelkezés megsértéséért felelős köteles megfizetni. Amennyiben valamely rendelkezés megsértéséért többen is felelőssé tehetőek, a külön jogszabályban meghatározott bírság összegét a jogsértésben való felelősségük arányában kötelesek megfizetni. Ha a felelősségük aránya nem állapítható meg, a bírságfizetési kötelezettség őket egyenlő arányban terheli. Nem állapítható meg a bírságfizetési kötelezettség a közúti szállítást végző működési körén kívül eső olyan elháríthatatlan ok esetén, amelyet az nem látott és észszerű elvárhatóság mellett nem is láthatott előre.

[...]”

10 A közúti közlekedésről szóló törvény 48. §-a (3) bekezdése a) pontjának 15. alpontjában a jogalkotó felhatalmazza a kormányt, hogy rendeletben állapítsa meg különösen „a közúti áru fuvarozásra, személyszállításra, a vizsgálóállomás által végzett közúti jármű vizsgálatára, az ömlesztett áruk szállítására, az egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendelkezések megsértése, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályait”.

11 A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló, 2009. július 29-i 156/2009. Korm. rendelet (a továbbiakban: 156/2009. sz. kormányrendelet) 5. §-a a következőket írja elő:

„A [közúti közlekedésről szóló törvény] 20. § (1) bekezdés d) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 4. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

[...]

e) a [3821/85 rendeletben]

meghatározott, a menetíró készülékre, a tachográfkorongra és az ezek használatára vonatkozó rendelkezést megsérti.

[...]”

- 12 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a 156/2009. sz. kormányrendelet 4. melléklete 12. és 13. sorszámának szövege a következő:

„12: [A bírsággal érintett cselekmény:] A járművezető nem tudja bemutatni az adott napra vonatkozóan a korongon, gépkocsivezetői kártyán rögzített információkat. [A bírság összege] 400 000 [HUF] [A bírság fizetésére kötelezett:] járművezető

13: [A bírsággal érintett cselekmény:] A járművezető nem tudja bemutatni a megelőző 28 napra vonatkozóan a korongon rögzített információkat. [A bírság összege] 400 000 [HUF] [A bírság fizetésére kötelezett:] járművezető; szállító.”

- 13 A Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: polgári perrendtartás) 340. §-ának (1) bekezdése előírja:

„A bíróság ítélete ellen fellebbezésnek – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – nincs helye.”

- 14 Az említett perrendtartás 340/A. §-ának (2) bekezdése előírja:

„Nincs helye felülvizsgálatnak

[...]

b) a bírságot kiszabó [...] ügyekben, ha a közigazgatási hatósági ügyben vagy a bírságot kiszabó határozatban megállapított fizetési kötelezettség, illetőleg kártalanítási összeg az egymillió [HUF-ot] nem haladja meg.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 15 Az Eurospeed Bulgáriában bejegyzett szállítási vállalkozás. Járművezetőként foglalkoztatja a bolgár állampolgárságú Iwaylo Todorov Dishevet, Deyan Todorov Dishevet és Stoyan Dimovot.
- 16 A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatóságának (Magyarország) járőrei a magyar–román határnál ellenőrzés alá vonták a Cseh Köztársaságban nyilvántartásba vett és a jelen ítélet 15. pontjában említett személyek által vezetett, a Cseh Köztársaság–Bulgária viszonylatban közlekedő tehergépjárműveket.
- 17 Iwaylo Todorov Dishev és Diyan Todorov Dishev ezen ellenőrzés alkalmával nem tudott olyan menetíró korongot vagy kézi feljegyzést bemutatni, amelyen fel lettek volna tüntetve azok a tevékenységek, amelyeket a megelőző huszonnyolc nap során végeztek.
- 18 E körülmények között a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága megállapította, hogy e két járművezető megsértette a módosított 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdését, valamint az 561/2006 rendelet 9. cikkének (2) bekezdését, és velük szemben fejenként 400 000 HUF (hozzávetőleg 1280 euró) közigazgatási bírságot szabott ki.
- 19 Stoyan Dimovot illetően, aki nem tudott olyan érvényes dokumentumot bemutatni, amely igazolta volna, hogy milyen tevékenységet végzett 2013. április 12-ét megelőzően, amely napon járművezetőként az Eurospeed alkalmazásába került, ugyanezen igazgatóság úgy vélte, hogy az érintett személy megsértette a módosított 3821/85 rendelet 15. cikke (7) bekezdésének rendelkezéseit, és vele szemben 400 000 HUF (hozzávetőleg 1280 euró) közigazgatási bírságot szabott ki.

- 20 A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága a 2013. május 30-i, május 31-i és június 3-i határozatával helybenhagyta a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága által hozott határozatokat.
- 21 Az e határozatokkal szemben az alapügyben szóban forgó járművezetők által indított kereseteket a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság elutasította. E bíróság különösen azon érvet utasította el, amely szerint a bíróságokat az Eurospeeddel és nem a járművezetőkkel szemben kellett volna kiszabni.
- 22 A Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság ítélete ellen a polgári perrendtartás 340. §-a alapján fellebbezésnek, illetve 340/A. §-a alapján felülvizsgálatnak nem volt helye.
- 23 Az Eurospeed, amely megfizette az alkalmazottaival szemben kiszabott bírságot, keresetet indított a Gyulai Törvényszék előtt, és a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság által az uniós jog megsértéséből eredő károk megtérítéseként 1 248 000 HUF (körülbelül 3992 euró) megfizetését követelte, amely a kiszabott bírság és a fellebbezési illeték késedelmi kamatokkal növelt összegének felel meg.
- 24 E tekintetben az Eurospeed különösen arra hivatkozik, hogy az alkalmazottai által benyújtott kereset elutasításával a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság megsértette az 561/2006 rendelet 10. cikkének (3) bekezdését, amennyiben a bíróságokat nem az alkalmazottaival, hanem vele szemben kellett volna kiszabni. E kifogás alátámasztására az Eurospeed több nemzeti határozatra hivatkozik, amelyekből kitűnik, hogy ilyen ténybeli helyzetben a bírságot nem a járművezetővel, hanem az őt alkalmazó szállítási vállalkozással szemben kell alkalmazni. A járművezető bírságolására csak olyan esetben kerül sor, amikor a szállítási vállalkozás a felelősségét kimentette.
- 25 A Szegedi Törvényszék, amelynek a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság az egyik szervezeti egysége, arra hivatkozva kéri a kereset elutasítását, hogy a Kúria ítélkezési gyakorlatára tekintettel a gépjárművezetővel szemben is jogszerűen szabható ki bírság. Mindenesetre úgy véli, hogy nem történt kellően kirívó és nyilvánvaló jogszabálysértés.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja különösen, hogy amennyiben az 561/2006 rendelet 10. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az akadályát képezi annak, hogy az e rendeletből eredő kötelezettségekkel kapcsolatos jogsértések visszaszorítására előírt tagállami szankciók kizárólag vagy másokkal együtt a járművezetőt sújthassák, az alapügyben szóban forgó nemzeti szabályozás az uniós joggal összeegyeztethetetlennek tekinthető. Ebből következően az e jog megsértéséért való állami felelősség esetlegesen megállapítható.
- 27 E körülmények között a Gyulai Törvényszék felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:
- „1) Az, hogy az uniós jog megszegéséből eredő kártérítési felelősség alanya a tagállam, kizárja-e e felelősség szabályainak alkalmazását a jogsértést ténylegesen elkövető tagállami szervvel szemben ezen az alapon indított kártérítési kereset elbírálása során?
- 2) Ha az első kérdésre a válasz nemleges, kizárja-e az 561/2006 rendelet 10. cikkének (3) bekezdése a tagállam számára olyan nemzeti jog alkotását, amely a rendeletben foglalt kötelezettségek megszegéséért a szállítási vállalkozás mellett vagy helyett a szabályszegést ténylegesen elkövető járművezetővel szemben is alkalmazható jogkövetkezményekről rendelkezik?
- 3) Ha a második kérdésre a válasz igenlő, a tagállam közigazgatási ügyekben eljáró bíróságának azon határozata, amely a rendelet 10. cikkének (3) bekezdésével szemben az azzal ellentétes belső jogon alapul, olyannak minősül-e, mint amely az uniós jogot nyilvánvalóan figyelmen kívül hagyja?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A második kérdésről

- 28 Második kérdésével, amelyet elsőként kell megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az 561/2006 rendeletet és különösen annak 10. cikke (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a járművezetőt alkalmazó szállítási vállalkozás mellett vagy helyett a járművezető felelősségét állapítja meg azon jogsértésekért, amelyeket ez utóbbi maga követett el.
- 29 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az tűnik ki, hogy az Eurospeed és a kérdést előterjesztő bíróság az 561/2006 rendelet 10. cikkének (3) bekezdését úgy értelmezik, hogy azzal ellentétes, hogy az e rendelettel kapcsolatban általuk elkövetett jogsértések szankcionálásaként a járművezetőkkel szemben szankciókat alkalmaznak.
- 30 Az ilyen értelmezés azonban nem fogadható el.
- 31 Először is, emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet 19. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt ugyanezen rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót.
- 32 Következésképpen e rendelkezés szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy az 561/2006 rendelet mind a szállítási vállalkozásokat, mind pedig a járművezetőket meghatározott kötelezettségeknek veti alá, továbbá az előbbiek és az utóbbiak felelősséggel tartoznak az őket terhelő kötelezettségek megsértéséért.
- 33 E tekintetben, ellentétben a kérdést előterjesztő bíróság javaslatával, nem fogadható el, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése kizárólag arra az esetre vonatkozik, amelyben a jogsértést valamely másik tagállam területén követték el. Ugyanis, amennyiben e rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első mondata kifejezetten előírja, hogy annak lehetővé tétele, hogy a tagállamok illetékes hatóságai szankciókkal sújtsanak valamely vállalkozást és/vagy járművezetőt az ugyanezen rendelet megszegéséért, még „abban az esetben is [fennáll], ha [e] jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el”, abból *a contrario* az következik, hogy a tagállamok mindenképpen jogosultak arra, hogy vagy a vállalkozással, vagy a járművezetővel, vagy mindkettővel szemben szankciót szabjanak ki a területükön elkövetett jogsértésekért. Ellentétben a kérdést előterjesztő bíróság értelmezésével, az a körülmény, hogy az említett rendelkezés a szankciókiszabás lehetőségét kiterjeszti az 561/2006 rendeletnek az érintett tagállam területén kívül történő megsértésére, nem értelmezhető úgy, mint amely a szankcionálható jogsértések körét azon jogsértésekre korlátozná, amelyeket valamely másik tagállam területén követtek el.
- 34 Ezen értelmezést különösen az 561/2006 rendelet (27) preambulumbekkezdése erősíti meg, amely szerint a világos és eredményes végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket biztosítani a fuvarozó vállalkozások és a járművezetők felelősségére vonatkozóan az e rendelettel kapcsolatos jogsértések terén, mivel ez a felelősség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgári jogi vagy közigazgatási szankciókat vonhat maga után. E preambulumbekkezdés szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy a tagállamok jogosultak arra, hogy az említett rendelettel kapcsolatos jogsértésekért a járművezetőket terhelő felelősségi rendszert írjanak elő, továbbá hogy az alkalmazandó szankciók jellegét illetően mérlegelési mozgásterrel rendelkeznek.
- 35 Hasonlóképpen, az 561/2006 rendelet (31) preambulumbekkezdése szerint a 3821/85 rendeletet módosítani kell a fuvarozó vállalkozások és járművezetők bizonyos kötelezettségeinek tisztázása, valamint a jogbiztonság támogatása érdekében, valamint a vezetésidő- és a pihenőidő-határok közötti

ellenőrzések során történő betartásának megkönnyítése érdekében. E preambulumbekzdés szövegéből az következik, hogy az 561/2006 rendelet, amely egyébként módosította a 3821/85 rendeletet, különösen a járművezetőkre vonatkozik azon kötelezettségek tekintetében, amelyeket ez utóbbi rendelet alapján tiszteletben kell tartaniuk. Mivel egyrészt a tagállamok az 561/2006 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése alapján kötelesek az e rendelettel kapcsolatos jogsértésekért való szankciókra vonatkozó szabályok megállapítására, oly módon, hogy e szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak, visszatartó erejűeknek és megkülönböztetéstől menteseknek kell lenniük, és mivel másrészt az említett rendelet nem zárja ki a járművezetők felelősségét, ebből az következik, hogy ezen államok olyan rendelkezéseket írhatnak elő, amelyek lehetővé teszik, hogy kizárólagosan vagy másokkal együtt a járművezetőkkel szemben szabjanak ki szankciókat.

- 36 Másrészt meg kell jegyezni, hogy a módosított 3821/85 rendelet 15. cikke olyan kötelezettségeket állapít meg, amelyek csak a járművezetőket terhelik, és amelyeket e járművezetőknek felelőségük megállapítása terhe mellett tiszteletben kell tartaniuk.
- 37 Másodsor, az 561/2006 rendeletnek a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott 10. cikke (3) bekezdését illetően meg kell állapítani, hogy ez a rendelkezés, amely különös szabályokat állapít meg a szállítási vállalkozások felelősége vonatkozásában, nem értelmezhető elszigetelten, hanem azt az e rendelet 10. cikke (1) és (2) bekezdésének rendelkezéseivel összefüggésben kell értelmezni, amelyek kötelezettségeket írnak elő e vállalkozások számára a járművezetők fizetésére és munkaszervezésére vonatkozóan. Ezenkívül, jöllehet az 561/2006 rendelet 10. cikke (3) bekezdése második albekezdése első mondatának megfelelően a tagállamok jogosultak arra, hogy a szállítási vállalkozásokat teljes mértékben felelősnek tartsák a járművezetők által elkövetett jogsértésekért, sem ebből, sem e rendelet egyetlen másik rendelkezéséből nem következik, hogy a tagállamok kötelesek lennének arra, hogy az ilyen jogsértésekért való teljes felelőséget e vállalkozásoknak tudják be. Ennélfogva nem vezethető le az említett rendelet 10. cikkének (3) bekezdéséből, hogy e rendelettel ellentétes, ha valamely tagállam lehetővé teszi az illetékes hatóságainak, hogy az ugyanezen rendelettel kapcsolatos jogsértéseket elkövető járművezetőkkel szemben szankciókat alkalmazzanak.
- 38 Harmadsor, az 561/2006 rendelet (17) preambulumbekzdését illetően elegendő annak megállapítása, egyrészt, hogy bár vitathatatlan, hogy e rendelet különösen a közúti ágazatban dolgozók munkakörülményeinek javítására irányul (lásd ebben az értelemben: 2013. október 3-i Lundberg-ítélet, C-317/12, EU:C:2013:631, 31. pont; 2014. március 13-i A. Karuse-ítélet, C-222/12, EU:C:2014:142, 29. pont), semmi nem utal arra, hogy az uniós jogalkotó a járművezetőket az általuk elkövetett jogsértésekért való teljes felelőségük alól mentesíteni kívánta, különösen amennyiben e jogsértések kizárólag a feladataik ellátásához kapcsolódnak.
- 39 Másrészt meg kell jegyezni, hogy az 561/2006 rendelet általánosságban a közúti biztonság javítására is irányul. E rendelet mindkét célja – tudniillik a munkakörülmények és a közúti biztonság javítása – abban a kötelezettségben fejeződik ki, hogy a közúti szállításra használt járműveket főszabály szerint olyan hitelesített menetíró készülékkel kell felszerelni, amely lehetővé teszi a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését. Márpedig az említett rendelet olyan értelmezése, amely szerint azzal ellentétes annak lehetővé tétele, hogy a járművezetőkkel szemben szankciókat szabjanak ki az ugyanezen rendelet alapján őket terhelő kötelezettségek ez utóbbiak általi megsértésének szankcionálásaként, különösen a közúti biztonság általánosságban való javítására irányuló cél megvalósításának akadályát képezi.
- 40 Másrészt a Bíróság a 2012. február 9-i Urbán-ítéletben (C-210/10, EU:C:2012:64), a 2013. október 3-i Lundberg-ítéletben (C-317/12, EU:C:2013:631) és a 2014. március 13-i A. Karuse-ítéletben (C-222/12, EU:C:2014:142) már közvetve elismerte a tagállamok számára nyitva álló azon lehetőséget, hogy ilyen szankciót szabjanak ki a járművezetőkkel szemben.

- 41 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy a második előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a járművezetőt alkalmazó szállítási vállalkozás mellett vagy helyett a járművezető felelősségét állapítja meg az e rendelettel kapcsolatos azon jogsértésekért, amelyeket ez utóbbi maga követett el.

Az első és a harmadik kérdéstről

- 42 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre adott válasza tekintettel az első és a harmadik kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

- 43 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 (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a járművezetőt alkalmazó szállítási vállalkozás mellett vagy helyett a járművezető felelősségét állapítja meg az e rendelettel kapcsolatos azon jogsértésekért, amelyeket ez utóbbi maga követett el.

Aláírások