



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2021. szeptember 9.*

„Előzetes döntéshozatal – Közúti közlekedés – Egyes szociális jogszabályok összehangolása – 561/2006/EK rendelet – A 3. cikk a) pontja – A rendelet alkalmazásának mellőzése az 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történő menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra használt járművekkel végzett közúti szállítások esetében – Vegyes használatra igénybe vett jármű – A 19. cikk (2) bekezdése – Területen kívüli szankció – Az egyik tagállam területén megállapított, egy másik tagállam területén elkövetett jogsértés – A bűncselekmények és büntetések törvényességének elve – 3821/85/EGK rendelet – A közúti közlekedésben használt menetíró készülék – A 15. cikk (2) bekezdése – A járművezetői kártya behelyezésének kötelezettsége – A 15. cikk (7) bekezdése – A járművezetői kártyának az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére történő bemutatására vonatkozó kötelezettség – A járművezetői kártya menetíró készülékbe történő behelyezésének több napon való elmulasztása az ellenőrzés napját megelőző 28 napon belül”

A C-906/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Cour de cassation (semmitőszék, Franciaország) a Bírósághoz 2019. december 11-én érkezett, 2019. május 7-i határozatával terjesztett elő az

FO

ellen folytatott büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, M. Ilešič, Juhász E. (előadó), C. Lycourgos és I. Jarukaitis bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a francia kormány képviseletében E. de Moustier és A. Ferrand, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében C. Vrignon és L. Malferrari, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: francia.

a főtanácsnok indítványának a 2021. március 4-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 rendeletnek (HL 2006. L 102., 1. o.) az 561/2006 rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-án-i 3821/85/EGK tanácsi rendelettel (HL 1985. L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.; a továbbiakban: 3821/85 rendelet) összefüggésben értelmezett 3. cikke a) pontja, valamint 19. cikke (2) bekezdése értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a ministère public (ügyészség, Franciaország) által FO, egy németországi székhelyű közúti fuvarozási társaság vezetője ellen azon okból indított büntetőeljárás keretében terjesztették elő, hogy az FO társasága által használt autóbuszok egyik vezetője nem helyezte be a járművezetői kártyát az általa vezetett jármű menetíró készülékébe.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 3821/85 rendelet

- 3 A 3821/85 rendelet hatályon kívül helyezte és felváltotta a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1970. december 20-i 1463/70/EGK tanácsi rendeletet (HL 2014. L 60., 1. o.). Magát a 3821/85 rendeletet a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a 3821/85 rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 561/2006 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelet (HL 2014. L 60., 1. o.) helyezte hatályon kívül és váltotta fel. Mindazonáltal az alapügy tényállása megvalósulásának időpontjára tekintettel a 3821/85 rendeletet kell figyelembe venni.
- 4 A 3821/85 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének első mondata ekképp rendelkezett:
„Menetíró berendezést kell beszerelni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve a [561/2006] rendelet 3. cikkében említett járműveket.”
- 5 A 3821/85 rendelet 15. cikke előírta:
„[...]”
(2) A járművezetőknek minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyákat, amikor járművet vezetnek, attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyákat nem szabad kivenni a napi munkaidő vége előtt,

kivéve ha a kivétel egyébként engedélyezett. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre azt szánták.

[...]

(3) A járművezetők:

- biztosítják, hogy az adatrögzítő lapon feljegyzett idő annak az országnak a hivatalos idejével egyezzen, amelyikben a járművet nyilvántartásba vették,
- úgy működtetik a kapcsoló berendezéseket, hogy lehetőség legyen az alábbi időtartamok elkülönített és pontos rögzítésére:

a) [...] a vezetési idő;

b) »egyéb munka«: a vezetésen kívüli más tevékenység, a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [(HL 2002. L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 224. o.)] 3. cikkének a) pontja szerinti meghatározás szerint, valamint bármely olyan munka, amit ugyanannak vagy más munkaadónak végeznek a szállítási szektoron belül vagy azon kívül, [...]

[...]

- (7) 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 [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 időszakra 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 a [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.

[...]

Az 561/2006 rendelet

6 A közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendeletet (HL 1985. L 370., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 1. kötet, 319. o.) felváltó és hatályon kívül helyező 561/2006 rendelet (17) preambulumbekkezdése kimondja:

„(17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. [...]”

7 Az 561/2006 rendelet 1. cikke a következőképpen fogalmaz:

„Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.”

8 E rendelet 3. cikkének a) pontja kimondja, hogy e rendelet nem alkalmazandó „a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekkel végzett közúti szállításra, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik”.

9 Az említett rendelet 4. cikkének e) pontja értelmében e rendelet alkalmazásában „egyéb munka” „az olyan tevékenység, amelyet a [2002/15] irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a »vezetést« kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munkát”.

10 Az 561/2006 rendelet 6. cikke, amely a napi, heti és két egymást követő hét tekintetében a vezetés maximális időtartamát rögzíti, (5) bekezdésében a következőket írja elő:

„A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a [3821/85] rendelet 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott készenléti időt az utolsó napi vagy heti pihenőideje óta. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.”

11 Az 561/2006 rendelet „Ellenőrzési eljárások és szankciók” című V. fejezete e rendelet 16–25. cikkét tartalmazza.

12 E rendelet 19. cikke ekképp rendelkezik:

„(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.

[...]

(4) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy arányos, adott esetben pénzügyi szankciókat is tartalmazó szankciórendszer működjön e rendelet vagy a [3821/85] rendelet vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó feladók, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.”

A francia jog

- 13 A code des transports (közlekedési törvénykönyv) L. 3315-5. cikkének első bekezdése értelmében hat hónap szabadságvesztéssel és 3750 euró összegű pénzbüntetéssel büntetendő a nem megfelelő járművezetői kártyával, nem a járművezetőhöz tartozó kártyával vagy a jármű menetíró készülékébe beillesztett kártya nélkül történt közúti szállítás.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 14 2013. április 2-án Versailles-ban (Franciaország) a közúti bűncselekmények megelőzéséért és visszaszorításáért felelős osztály tisztviselői egy Sengenthalban (Németország) székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozás által üzemeltetett jármű közúti ellenőrzését végezték.
- 15 Az ellenőrzés során felszólították a járművezetőt, hogy igazolja az adott napra és az azt megelőző 28 napra vonatkozó tevékenységét. Ekkor megállapításra került, hogy 2013. március 5-től március 16-ig, azaz 9 napon keresztül a jármű úgy közlekedett, hogy a járművezetői kártyát nem illesztették be a menetíró készülékbe.
- 16 E tényállás alapján vádat emeltek FO-val, a fent hivatkozott fuvarozási vállalkozás vezetőjével szemben a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének (1) bekezdése alapján az e rendelkezésben foglalt bűncselekmény kilenc rendbeli elkövetése miatt.
- 17 A tribunal correctionnel de Versailles (versailles-i büntetőbíróság, Franciaország) megalapozottnak találta a tényállást, és 10 125 euró összegű bírságot szabott ki a vádlottal szemben.

- 18 A cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság, Franciaország) előtt FO a francia büntetőbíróságok területi joghatóságának hiányára hivatkozott. Ugyanis sem a francia jog – a büntetőjog területiségének elve miatt –, sem pedig az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése nem teszi lehetővé a francia hatóságok számára, hogy a felrótt cselekmények elkövetőjével szemben büntetőeljárást folytassanak, mivel e bűncselekményeket az Európai Unió valamely más tagállamának területén követték el.
- 19 2018. május 2-i ítéletével a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) mind a bűnösség, mind pedig a büntetés vonatkozásában helybenhagyta az elsőfokú ítéletet. Különösen az FO által hivatkozott joghatósági kifogást illetően e bíróság megállapította, hogy a felrótt cselekmények a 3821/85 rendelet alkalmazása céljából elfogadott közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének hatálya alá tartoznak, és hangsúlyozta, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt, a büntetőeljárás területiségének elve alóli kifejezett eltérés nem csak ez utóbbi rendelet, hanem a 3821/85 rendelet rendelkezéseire is vonatkozik.
- 20 FO felülvizsgálat iránti kérelmet nyújtott be a Cour de cassation-hoz (semmtőszék, Franciaország), és azt kérte, hogy az a francia büntetőbíróságok joghatóságának kérdésében terjesszen előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé.
- 21 FO egyébiránt azt is kifogásolja, hogy a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) válasz nélkül hagyta azon érvelését, amely szerint vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok nem alkalmazhatók az 50 km-t meg nem haladó útszakaszon végzett menetrend szerinti utakra. FO többek között azt állítja, hogy az ellenőrzés napját megelőző 28 napos időszakba tartozó 9 nap során az alapügyben szóban forgó jármű vezetőjére nem vonatkozott annak kötelezettsége, hogy a járművezetői kártyát behelyezze a menetíró készülékbe, tekintettel arra, hogy az e napokon megtett útszakaszokon a járművel olyan menetrend szerinti közúti személyszállítási szolgáltatást végeztek, amelyek menetrend szerinti útvonala nem haladta meg az 50 km-t. FO szerint, mivel ezek az útszakaszok az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontja értelmében nem tartoznak e rendelet hatálya alá, a 3821/85 rendelet 15. cikkében előírt kötelezettségek nem vonatkoznak az említett útszakaszokra.
- 22 A Cour de cassation (semmtőszék) először is az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének értelmezését kéri.
- 23 E tekintetben e bíróság előadja, hogy bár FO úgy véli, hogy e rendelkezés csak azt teszi lehetővé egy tagállam számára, hogy az 561/2006 rendeletnek a területén megállapított és egy másik tagállam területén elkövetett megsértését szankcionálja, az említett rendelkezést úgy is értelmezhető, hogy az a 3821/85 rendelet valamely másik tagállam területén elkövetett megsértésének szankcionálására is felhatalmazást ad, mivel az ilyen jogsértések szankcionálása szükségesnek tekinthető az 561/2006 rendelettel szembeni jogsértések visszaszorításához. Ezenfelül, mivel egy rendelkezést nemcsak a szövegére, hanem a szöveggörnyezetére, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseire is figyelemmel kell értelmezni, amelynek az részét képezi, az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének tág értelmezése megfelel az e rendelet által követett, a közúti ágazat alkalmazottai munkakörülményeinek és általánosságban a közúti közlekedés biztonságának javítására irányuló célkitűzésnek.
- 24 A Cour de cassation (semmtőszék) arra is rámutat, hogy a 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdésében előírt azon kötelezettség megsértését, miszerint a járművezetőnek az ellenőrzést végző személy kérésére be kell mutatnia az adott napra és az azt megelőző 28 napra

vonatkozó adatrögzítő lapokat és bármely más feljegyzést, szükségszerűen azon tagállam területén állapítják meg, ahol az ellenőrzést végzik, és amely a büntetőeljárást indítja, ily módon nem vetődhet fel az a kérdés, hogy a jogsértést – részben – más tagállam területén követték-e el.

- 25 Másodsorban a Cour de cassation (semmitőszék) arra keresi a választ, hogy a 3821/85 rendelet 15. cikkében előírt kötelezettségek fennállnak-e a jármű „vegyes” használata esetén, vagyis amikor a járművet egy 28 napos időszak során egyszerre használják az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában előírt kivétel értelmében vett, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra 50 km-t meg nem haladó útszakaszokon, és az e rendelet hatálya alá nem tartozó szállításokra.
- 26 E körülmények között a Cour de cassation (semmitőszék) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Az [561/2006 rendelet] 19. cikke (2) bekezdésének rendelkezései, amelyek értelmében »[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«, kizárólag ezen rendelet megsértése esetén alkalmazandók, vagy a [165/2014 rendelettel] felváltott [3821/85 rendeletbe] ütköző jogsértésekre is?
- 2) Úgy kell-e értelmezni az [561/2006 rendelet] 3. cikkének a) pontját, hogy a járművezető abban az esetben térhet el a [165/2014 rendelettel] felváltott, [3821/85 rendelet] 15. cikkének (2) és (7) bekezdésében foglalt rendelkezésektől, amelyek értelmében a járművezetőnek az ellenőrzést végző személy kérésére be kell tudnia mutatni az adatrögzítő lapokat, és az adott napra, valamint az azt megelőző huszonnyolc napra vonatkozó valamennyi információt, ha az adott járművet a huszonnyolc napos időszak alatt olyan útszakaszokon használja, amelyek egy részére a fent hivatkozott kivételt előíró rendelkezések vonatkoznak, míg másik részükre a menetíró készülék használata tekintetében semmilyen eltérés nem alkalmazható?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A második kérdéssel

- 27 Második kérdésével, amelyre elsőként kell válaszolni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó közúti szállítást végző járművezetőnek az ellenőrzést végző személy bármely kérésére be kell mutatnia a járművezetői kártyát, az adatrögzítő lapokat, és az adott napra, valamint az azt megelőző huszonnyolc napot magában foglaló időszakra vonatkozó valamennyi információt 3821/85 rendelet 15. cikke (2), (3) és (7) bekezdésének megfelelően, még akkor is, ha ezen időszak alatt e járművezető ugyanazzal a járművel menetrend szerinti szolgáltatás keretében 50 km-t meg nem haladó útszakaszokon is végzett személyszállítást.
- 28 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az tűnik ki, hogy e kérdést egy olyan jogvitával összefüggésben terjesztették elő, amelynek keretében a szóban forgó fuvarozási vállalkozás vezetőjével szemben azon tény okán folytattak büntetőeljárást, miszerint az általa alkalmazott járművezető nem helyezte be járművezetői kártyáját a menetíró készülékbe egy olyan időszakban, amelynek során menetrend szerinti szolgáltatásba tartozó olyan személyszállításokat végzett, amelyek útvonala nem haladja meg az 50 km-t.

- 29 Emlékeztetni kell arra, hogy az 561/2006 rendelet, amint az 1. cikkéből következik, a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására, ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül. Ami a 3821/85 rendeletet illeti, az különösen a közúti szállítás területén használt menetíró készülékek típusjövahagyására, telepítésére, ellenőrzésére és használatára alkalmazandó előírásokat határozza meg a szállításra vonatkozó szociális szabályozás bizonyos rendelkezései, többek között az 561/2006 rendeletben előírt rendelkezések tiszteletben tartásának ellenőrzése érdekében.
- 30 A 3821/85 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében az Unió valamely tagállamában nyilvántartott olyan járműveket, amelyeket közúti áru- vagy személyszállításra használnak, az 561/2006 rendelet 3. cikkében említett járművek kivételével, menetíró berendezéssel kell ellátni. Márpedig ez utóbbi rendelet 3. cikkének a) pontja értelmében e rendelet nem alkalmazandó a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekkel végzett közúti szállításra, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik.
- 31 Azt kell tehát meghatározni, hogy ezen, az 561/2006 rendelet hatálya alóli kizárás milyen mértékben gyakorolhat hatást a 3821/85 rendelet 15. cikkében előírt, a vezetési és ellenőrzési idők nyilvántartására vonatkozó kötelezettségekre az alapügyben szereplőhöz hasonló jármű vegyes használata esetén, amelynek lényege, hogy azzal részben az 561/2006 rendelet rendelkezéseinek hatálya alá tartozó közúti szállításokat, részben pedig 50 km-t meg nem haladó útszakaszokon menetrend szerinti személyszállítást végeznek.
- 32 Ami az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának megfogalmazását illeti, meg kell jegyezni, hogy az e rendelkezésben szereplő, „menetrend szerinti” személyszállítási szolgáltatást „végző” járművek, amelyek 50 km-t meg nem haladó útszakaszon közlekednek kifejezés azt sugallja, hogy – amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 32. pontjában – az csak a kizárólagosan ilyen szállítást végző járművekre vonatkozik, azon járművekre pedig nem, amelyeket csak alkalmi jelleggel használnak ilyen célra.
- 33 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontját, mivel az e rendelet hatálya alóli kivételt vezet be, szigorúan kell értelmezni. Az ilyen kivétel különösen nem értelmezhető úgy, hogy hatásai túlnyúlnának azon, ami az általa garantálni kívánt érdekek védelmének biztosításához szükséges, és terjedelmét a szóban forgó szabályozás célkitűzéseinek fényében kell meghatározni (lásd analógia útján: 2013. október 3-i Lundberg ítélet, C-317/12, EU:C:2013:631, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 34 Márpedig az 561/2006 rendelet által követett célkitűzéseket illetően emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet (17) preambulumbekkezdése és 1. cikke értelmében e rendelet célja a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint ezen ágazat alkalmazottai munkakörülményeinek és a közúti közlekedés biztonságának javítása, amely célok többek között abban a kötelezettségben fejeződnek ki, hogy a közúti szállítójárműveket főszabály szerint elismert menetíró készülékkel kell felszerelni, amely lehetővé teszi a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését (2017. március 2-i Casa Noastră ítélet, C-245/15, EU:C:2017:156, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 35 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a Bíróság már kimondta, hogy a járművezető azon kötelezettsége, hogy rögzítsen minden, a 3821/85 rendelet 15. cikke (3) bekezdésének b) pontjában szereplő időtartamot, azon időszakokra is vonatkozik, amelyeket a járművezető egy olyan szállítási szolgáltatás keretében tölt vezetéssel, amely a 3820/85 rendelet 4. cikkének 3. pontja és a 3821/85 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében nem tartozik a 3821/85 rendelet hatálya alá. Az ilyen időtartam ugyanis a járművezető tényleges tevékenységgel töltött időszakának minősül, amelynek során nem rendelkezik szabadon idejével, és mivel hatással lehet a járművezető fáradtsági állapotára, vezetését is befolyásolhatja (lásd ebben az értelemben: 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet, C-297/99, EU:C:2001:37, 10., 25. és 36–39. pont).
- 36 A vezetési képességre gyakorolt hatás akkor is felléphet, ha azok a napok, amelyeken nem történik rögzítés, nem azonosak azokkal a napokkal, amelyeken a rögzítést szabályosan elvégzik. A vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok megsértése, amelynek a menetíró készülékben nincs nyoma azon napok vonatkozásában, amelyeken a rögzítés nem történt meg, egy későbbi időszak során lehet negatív hatással a járművezető fizikai és pszichológiai állapotára.
- 37 Ezt az értelmezést az 561/2006 rendelet 6. cikkének (5) bekezdése is megerősíti, amely arra kötelezi a járművezetőt, hogy „egyéb munkaként” jegyezzen minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célra használt jármű vezetésével töltött időt.
- 38 Következésképpen az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának olyan értelmezése, miszerint az e rendelet hatálya alóli, az e rendelkezésben előírt kizárás nem korlátozódik az érintett járműnek az említett rendelkezésben foglalt, különös közúti szállítás céljából történő kizárólagos használatára, ellentétes lenne az e rendelet által követett, a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására irányuló célkitűzéssel, mivel alkalmazhatatlanná tenné az 561/2006 rendeletet e jármű bizonyos olyan használatait illetően, amelyek hatással lehetnek a vezetésre, és kizárná, hogy ezeket a használatokat figyelembe lehessen venni a 3821/85 rendelet 15. cikke (2), (3) és (7) bekezdése tiszteletben tartásának ellenőrzése során.
- 39 E körülményekre figyelemmel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó közúti szállítást végző járművezetőnek az ellenőrzést végző személy bármely kérésére be kell mutatnia a járművezetői kártyát, az adatrögzítő lapokat, és az adott napra, valamint az azt megelőző huszonnyolc napot magában foglaló időszakra vonatkozó valamennyi információt a 3821/85 rendelet 15. cikke (2), (3) és (7) bekezdésének megfelelően, még akkor is, ha ezen időszak alatt e járművezető ugyanazzal a járművel menetrend szerinti szolgáltatás keretében 50 km-t meg nem haladó útszakaszokon is végzett személyszállítást.

Az első kérdésről

- 40 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdését, hogy azzal ellentétes az, ha egy tagállam illetékes hatóságai szankciókkal sújtják a járművezetőt vagy a fuvarozási vállalkozást a 3821/85 rendelet egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén történt, de a saját területén megállapított és korábban nem szankcionált megsértéséért.
- 41 Először is azt kell megállapítani, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének egyértelműen megfogalmazott szövege kizárólag arra az esetre írja elő, hogy a tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást

és/vagy a járművezetőt egy, a saját területükön észlelt olyan jogsértésért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el, ha „e rendelet” megsértéséről van szó. Ez utóbbi kifejezés használata tehát egyértelműen nyilvánvalóvá teszi, hogy e rendelkezés kizárólag az 561/2006 rendelettel, és nem a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozik.

- 42 E szó szerinti értelmezést az a szöveggörnyezet is megerősíti, amelybe az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése illeszkedik.
- 43 Meg kell ugyanis állapítani, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése kifejezetten arra kötelezi a tagállamokat, hogy az e rendelettel „és” a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókat előíró szabályokat fogadjanak el, negyedik bekezdésében pedig – hasonlóképpen – azt írja elő, hogy a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy arányos, adott esetben pénzügyi szankciókat is tartalmazó szankciórendszer működjön az 561/2006 rendelet „vagy” a 3821/85 rendelet megsértése esetén.
- 44 Márpedig az a körülmény, hogy e 19. cikk (1) és (4) bekezdése az 561/2006 és a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozik, míg (2) bekezdése csak az 561/2006 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre utal, megerősíti, hogy ez utóbbi bekezdés nem értelmezhető úgy, hogy az a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozik.
- 45 Ebből következik, hogy az uniós jog jelenlegi állása szerint valamely tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságai nem szabhatnak ki szankciókat a 3821/85 rendeletnek az e tagállam területén megállapított, de egy másik tagállam területén elkövetett megsértése esetén. Amennyiben a hatályos uniós szabályozás e szempontja hatással lehet a járművezetők munkakörülményeire és a közúti biztonságra, az uniós jogalkotó feladata, hogy az esetleges módosításról döntsön (lásd analógia útján: 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet, C-297/99, EU:C:2001:37, 34. pont).
- 46 Egyébiránt ez az egyetlen értelmezés, amely megfelel a bűncselekmények és büntetések törvényessége elvének, amelyet az Európai Unió Alapjogi Chartája 49. cikkének (1) bekezdése rögzít, amely elv megköveteli, hogy a jogszabály egyértelműen határozza meg a jogsértéseket és az azokat megtorló büntetéseket, mivel e feltétel akkor teljesül, ha a terhelt – a releváns rendelkezés megfogalmazásából, szükség esetén a bíróságok által nyújtott értelmezés segítségével – megtudhatja, hogy mely cselekmények és mulasztások vonják maguk után büntetőjogi felelősségét (lásd ebben az értelemben: 2017. december 20-i Vaditrans ítélet, C-102/16, EU:C:2017:1012, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 47 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az, hogy egy tagállam illetékes hatóságai szankciókkal sújthassák a járművezetőt vagy a fuvarozási vállalkozást a 3821/85 rendeletnek egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén történt, de a saját területén megállapított és korábban nem szankcionált megsértéséért.

A költségekről

- 48 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 (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) 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 3. cikkének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó közúti szállítást végző járművezetőnek az ellenőrzést végző személy bármely kérésére be kell mutatnia a járművezetői kártyát, az adatrögzítő lapokat, és az adott napra, valamint az azt megelőző huszonnyolc napot magában foglaló időszakra vonatkozó valamennyi információt az 561/2006 rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelet 15. cikke (2), (3) és (7) bekezdésének megfelelően, még akkor is, ha ezen időszak alatt e járművezető ugyanazzal a járművel menetrend szerinti szolgáltatás keretében 50 km-t meg nem haladó útszakaszokon is végzett személyszállítást.
- 2) Az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az, hogy egy tagállam illetékes hatóságai szankciókkal sújthassák a járművezetőt vagy a fuvarozási vállalkozást az 561/2006 rendelettel módosított 3821/85 rendeletnek egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén történt, de a saját területén megállapított és korábban nem szankcionált megsértéséért.

Aláírások