



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2023. március 2. *

„Előzetes döntéshozatal – Közúti közlekedés – 561/2006/EK rendelet – Hatály – A 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja – A 3. cikk h) pontja – A »közúti áruszállítás« fogalma – A »megengedett legnagyobb össz tömeg« fogalma – Olyan jármű, amelyet kialakítása folytán ideiglenes magánlakóterként és nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló raktérként lehet használni – 165/2014/EU rendelet – Menetíró készülékek – A 23. cikk (1) bekezdése – Engedéllyel rendelkező műhelyben végzendő rendszeres vizsgálatra vonatkozó kötelezettség”

A C-666/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Hovrätten för Nedre Norrland (Sundsvallban eljáró fellebbviteli bíróság, Svédország) a Bírósághoz 2021. november 5-én érkezett, 2021. október 25-i határozatával terjesztett elő az

AI

és

az **Åklagarmyndigheten**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, M. Safjan, N. Piçarra (előadó), N. Jääskinen és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: N. Emiliou,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Európai Bizottság képviseletében P. Messina, K. Simonsson és G. Tolstoy, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2022. november 24-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: svéd.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2014. L 60., 1. o.) módosított, 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.; helyesbítés: HL 2016. L 195., 83. o.; a továbbiakban: 561/2006 rendelet) 2. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az AI és az Åklagarmyndigheten (ügyészség, Svédország) között, menetíró készülék használatára vonatkozó szabályok megsértése miatt folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

Az 561/2006 rendelet

- 3 Az 561/2006 rendelet (17) preambulumbekkezdése szerint:

„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 időszakokra 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. [...]”

- 4 Az 561/2006 rendelet 1. cikke értelmében e rendelet célja „a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési idővel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos [szabályok megállapítása] a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság [javítása]”, továbbá „a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül”.

- 5 E rendelet 2. cikkének (1) bekezdése előírja:

„Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

- a) áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy

- b) személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán a járművezetővel együtt 9-nél több személy szállítására alkalmas és erre a célra szolgál.”
- 6 Ugyanezen rendelet 3. cikke a következőképpen rendelkezik:
- „Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:
- [...]
- h) olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;
- [...]”
- 7 Az 561/2006 rendelet 4. cikke kimondja:
- „Ezen rendelet alkalmazásában:
- a) »közúti szállítás«: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja;
- [...]
- m) »megengedett legnagyobb össztömeg«: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömege;
- [...]”
- A 165/2014 rendelet*
- 8 A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 165/2014 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:
- „Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek [...] való megfelelés ellenőrzése céljából.
- [...]”
- 9 A 165/2014 rendelet „Hatály” című 3. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:
- „Az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó, valamely tagállamban nyilvántartott, közúti áru- vagy személyszállításra használt járművekbe menetíró készüléket kell szerelni, és ezeket használni kell.”
- 10 A 165/2014 rendelet „A menetíró készülékek vizsgálata” című 23. cikkének (1) bekezdése ekként rendelkezik:
- „A menetíró készülékeket az engedéllyel rendelkező műhelyekkel rendszeresen meg kell vizsgáltatni. A rendszeres vizsgálatokat legalább két évente el kell végezni.”

A svéd jog

- 11 A Förrordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. (a többek között a vezetési időkről, a pihenőidőkről és a menetíró készülékekről szóló (2004:865) rendelet) 9. fejezetének 6. cikke szerint:

„Pénzbírsággal büntetendő az a járművezető, aki szándékosan vagy gondatlanul olyan menetíró készüléket használ, amelyet nem vetettek alá a 165/2014/EU rendelet 23. cikkének (1) bekezdése szerinti vizsgálatnak.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 2019. április 4-én rendőrségi ellenőrzés során megállapították, hogy az AI által vezetett, Svédországban nyilvántartásba vett jármű olyan menetíró készülékkel volt ellátva, amelyet az előírt határidőn belül nem ellenőriztek. AI két motoros szánt szállított e jármű rakterében, és kijelentette, hogy egy motorosszánversenyre tart.
- 13 2020. szeptember 7-i ítéletével a Sundsvalls tingsrätt (sundsvalli elsőfokú bíróság, Svédország) sebességtúllépés miatt elítélte AI-t, ám felmentette a (2004:865) rendelet 9. fejezetének 6. cikkébe ütköző, a járművébe szerelt menetíró készülék ellenőrzítésének elmulasztásával kapcsolatos büncselekmény vádja alól. Mivel a jármű csak hat utasüléssel rendelkezett, a bíróság úgy ítélte meg, hogy az az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja folytán nem tartozik e rendelet hatálya alá.
- 14 Mind AI, mind az ügyészség fellebbezéssel élt ezen ítélettel szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Hovrätten för Nedre Norrlandhoz (sundsvallban eljáró fellebbviteli bíróság, Svédország).
- 15 Az ügyészség azt állítja, hogy a szóban forgó jármű a tömege és a motoros szánok szállítása céljából történő használata miatt az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik, következésképpen arra kiterjed a menetíró készülék használatára vonatkozó kötelezettség.
- 16 AI szerint azonban ez nem így van, mivel e járművet nem használják kereskedelmi célú közúti áruszállításra. Azt állítja, hogy bár e járműnek van raktere, amelyben néha a motoros szánjait szállítja, e jármű rendelkezik lakótérrel is, amelyet ő és a családja használ, amikor motoros szánózás céljából utaznak, így az elsősorban ideiglenes magánlakótérként szolgál.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a szóban forgó jármű a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásban N₃ kategóriájú tehergépkocsiként szerepel, és a karosszéria leírása a következő: „A tehergépkocsi elülső része állandó jelleggel lakótérként van berendezve, a hátsó részt raktér alkotja”. Megjegyzi továbbá, hogy a karosszériája külső megjelenését tekintve autóbuszra hasonlító jármű bejelentett saját tömege 17 680 kg, megengedett legnagyobb terhelése 5 120 kg, magassága 3,6 m, hossza pedig 14,7 m.
- 18 Mivel a szóban forgó járműnek közúti áruszállításra alkalmas raktere van, és a megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3,5 tonnát, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy ez a jármű az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján e rendelet hatálya alá tartozik. E bíróságnak azonban kétségei vannak az e rendelkezés értelmében vett „közúti

áruszállítás” fogalmának értelmezését illetően, és különösen arra keres választ, hogy e fogalom értelmezése szempontjából releváns tény-e az érintett jármű fő funkciója vagy tényleges használata, teherkapacitása és a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásban szereplő bejegyzése.

- 19 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja leginkább a kereskedelmi tevékenység keretében végzett közúti áruszállításra vonatkozik. Álláspontja szerint ezt az értelmezést megerősítik az e rendelet által követett célok, amelyek a közúti ágazatban a versenyfeltételek összehangolására, valamint a munkakörülmények és a közúti közlekedésbiztonság javítására irányulnak.
- 20 E bíróság azonban a 2013. október 3-i Lundberg ítélet (C-317/12, EU:C:2013:631) alapján megjegyzi, hogy a kizárólag magánszemélyek által szabadidős tevékenységük keretében használt nehézgépjárművekkel végzett szállítás, amely nem áll összefüggésben valamely kereskedelmi tevékenységgel, aligha sérti a közúti ágazatban a versenyfeltételek összehangolására és a munkakörülmények javítására irányuló célkitűzéseket. E bíróság továbbá arra keresi a választ, hogy az 561/2006 rendeletben a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó szabályok ilyen járművekre történő alkalmazása arányos-e ezekkel a célokkal.
- 21 E körülmények között a Hovrätten för Nedre Norrland (Nedre Norrland fellebbviteli bírósága, Svédország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni a »közúti szállítás« [561/2006 rendelet] 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában szereplő fogalmát, hogy az magában foglalja a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű olyan járművel történő szállítást, amelyet főként magáncélra szolgáló ideiglenes lakóterként használnak?
- 2) Ilyen körülmények között jelentőséggel bír-e a jármű teherkapacitása, vagy az, hogy a jármű hogyan szerepel a nemzeti közlekedési nyilvántartásban?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 22 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság annak érdekében, hogy hasznos választ adjon a kérdést előterjesztő bíróságnak, figyelembe vehet olyan uniós jogi rendelkezéseket, amelyekre a nemzeti bíróság kérdései megfogalmazásában nem hivatkozott, többek között azáltal, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolásából levezeti az uniós jog azon elemeit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (lásd ebben az értelemben: 1990. december 12-i SARPP-ítélet, C-241/89, EU:C:1990:459, 8. pont; 2017. június 27-i Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania ítélet, C-74/16, EU:C:2017:496, 36. pont).
- 23 A jelen ügyben annak meghatározása érdekében, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzet az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik-e, nemcsak azt kell megvizsgálni, hogy teljesülnek-e az e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában foglalt feltételek, hanem azt is, hogy nem teljesülnek-e az e rendelet 3. cikkének h) pontjában előírt feltételek.
- 24 Ezért úgy kell tekinteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság a kérdéseivel, amelyeket együttesen kell megvizsgálni, lényegében arra vár választ, hogy az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontját e rendelet 3. cikkének h) pontjával összefüggésben akként kell-e értelmezni, hogy az elsőként említett rendelkezés értelmében vett „közúti áruszállítás” fogalmába

tartozik az olyan járművel történő közúti közlekedés, amelynek az e rendelet 4. cikkének m) pontja értelmében vett megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, beleértve azt az esetet is, amikor a járműben nem csupán ideiglenes magánlakóteret alakítottak ki, hanem nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló rakteret is, figyelembe véve adott esetben az adott jármű teherkapacitását és a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett kategóriáját.

- 25 Az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjából és 4. cikkének a) pontjából kitűnik, hogy e rendeletet a 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel – köztük pótkocsival vagy félpótkocsival – végzett közúti áruszállításra kell alkalmazni.
- 26 A „közúti szállítás” fogalmát e rendelet 4. cikkének a) pontja úgy határozza meg, hogy az a „személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja”. A „megengedett legnagyobb össztömeg” fogalmát e rendelet 4. cikkének m) pontja úgy határozza meg, hogy az „a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömege”.
- 27 Minthogy az 561/2006 rendelet 4. cikkének a) pontjával összefüggésben értelmezett 2. cikke (1) bekezdése a) pontjának szövege a „közúti szállítás” fogalmát „bármely út”-ra hivatkozással határozza meg, nem zárhatja ki e rendelet hatálya alól a nem kereskedelmi célú közúti áruszállítást.
- 28 E szó szerinti értelmezést megerősíti az a szöveggörnyezet, amelybe az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja illeszkedik. E rendelet 3. cikkének h) pontja ugyanis kifejezetten kizárja a rendelet hatálya alól az olyan járművekkel végzett közúti szállítás, „melyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek”. Amint arra a főtanácsnok az indítványának 39. pontjában rámutatott, e rendelkezésnek e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben történő értelmezéséből az következik, hogy a nem kereskedelmi célú közúti áruszállítás csak akkor nem tartozik az 561/2006 rendelet hatálya alá, ha az érintett jármű megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát.
- 29 Ezzel szemben, amennyiben a szóban forgó jármű megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, a nem kereskedelmi célú áruszállítás az együttesen értelmezett e két rendelkezés értelmében az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik, és így meg kell felelnie az e rendeletben előírt, a járművezető vezetési idejéről, szüneteiről és pihenőidejéről szóló szabályoknak, valamint a menetíró készülékek beépítésére, használatára és ellenőrzésére vonatkozó, a 165/2014 rendeletből eredő kötelezettségeknek és követelményeknek.
- 30 Az előző pontban tett megállapítást nem kérdőjelezi meg az a körülmény, hogy – mint az alapügyben – a járműben nem csupán ideiglenes magánlakóteret alakítottak ki, hanem nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló rakteret is.
- 31 Ami ugyanis a közúti áruszállítást illeti, az 561/2006 rendelet hatályát e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 3. cikkének h) pontja egyaránt az érintett jármű „megengedett legnagyobb össztömege” alapján határozza meg, anélkül hogy az előző pontban említetthez hasonló átalakítások, e jármű teherkapacitása vagy a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett kategóriája relevánsak lennének e tekintetben.

- 32 Ezt az értelmezést alátámasztják az 561/2006 rendelet célkitűzései is, köztük a közúti biztonság javítása, valamint az e rendelet (17) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 1. cikkében említett szabályok tagállamok általi jobb ellenőrzésének és alkalmazásának előmozdítása. E célok megvalósítását ugyanis veszélyeztetné, ha azok a járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, mentesülhetnének az említett rendelet által előírt közúti közlekedésbiztonsági kötelezettségek alól amiatt, hogy azokat ideiglenes magánlakóterként és nem kereskedelmi célú áruszállításra használják fel.
- 33 Hozzá kell tenni, hogy az azon körülményből eredő kötelezettségekhez kapcsolódó esetleges hátrányok, hogy egy olyan jármű, amelynek az 561/2006 rendelet 4. cikkének m) pontja értelmében vett „megengedett legnagyobb össztömege” meghaladja a 7,5 tonnát, e rendelet hatálya alá tartozik, ideértve azt az esetet is, amikor a használata nem kereskedelmi célú áruszállításra irányul, nem aránytalanok a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célhoz képest. E cél ugyanis nem korlátozódhat a kereskedelmi célú közúti áruszállításra. Amint arra a főtanácsnok az indítványának 47. pontjában rámutatott, ha a nem kereskedelmi célú közúti áruszállítást ki kellene zárni az 561/2006 rendelet hatálya alól, sérülne a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzés, amelyet az európai uniós jogalkotó e rendelet elfogadásával meg kívánt valósítani.
- 34 Ugyanez vonatkozik az 561/2006 rendelet 1. cikkében megállapított, az e rendeletben, valamint az 165/2014 rendeletben megállapított szabályok tagállamok általi jobb ellenőrzési és alkalmazási gyakorlatának előmozdítására irányuló célra.
- 35 A fenti indokokra tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontját e rendelet 3. cikkének h) pontjával összefüggésben akként kell értelmezni, hogy az elsőként említett rendelkezés értelmében vett „közúti áruszállítás” fogalmába tartozik az olyan járművel történő közúti közlekedés, amelynek az e rendelet 4. cikkének m) pontja értelmében vett megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, beleértve azt az esetet is, amikor a járműben nem csupán ideiglenes magánlakóteret alakítottak ki, hanem nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló rakteret is, anélkül hogy a jármű teherkapacitása és a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett kategóriája bármilyen hatással lenne erre.

A költségekről

- 36 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, 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 2. cikke (1) bekezdésének a) pontját a módosított 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontjával összefüggésben

a következőképpen kell értelmezni:

az elsőként említett rendelkezés értelmében vett „közúti áruszállítás” fogalmába tartozik az olyan járművel történő közúti közlekedés, amelynek a módosított 561/2006 rendelet 4. cikkének m) pontja értelmében vett megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, beleértve azt az esetet is, amikor a járműben nem csupán ideiglenes magánlakóteret alakítottak ki, hanem nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló rakteret is, anélkül hogy a jármű teherkapacitása és a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett kategóriája bármilyen hatással lenne erre.

Aláírások