

Anonimizált változat

Fordítás

C-906/19 - 1

C-906/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. december 11.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Cour de cassation (Franciaország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. május 7.

Fellebbező:

FO

Ellenérdekű fél:

Ministère public

[OMISSIS]

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

A FRANCIA NÉP NEVÉBEN

A COUR DE CASSATION (semmtőszék, Franciaország) büntetőtanácsa kétezertizenkilenc május 7-én tartott nyilvános tárgyalásán [omissis] meghozta a következő ítéletet:

[omissis]

A Cour de cassation (semmtőszék) az:

– FO által

a cour d'appel de VERSAILLES (versailles-i fellebbviteli bíróság, Franciaország) tizenhatalcadik tanácsának 2018. május 2-i ítéletével szemben benyújtott fellebbezés ügyében jár el, amely ítéletben a bíróság őt a közúti szállítás munkafeltételeire vonatkozó szabályozás többrendbéli megsértése miatt 10 125 euró összegű pénzbírság megfizetésére kötelezte.

[omissis].

A jogvita bemutatása

1. [omissis] [eredeti 2. o.] [omissis] [idézetek]
2. 2013. április 2-án Versailles-ban, a közúti bűncselekmények megelőzéséért és visszaszorításáért felelős osztály tisztviselői közúti ellenőrzés alá vonták a németországi Segenthal székhelyű Omnibusunternehmen FO vállalkozás által üzemeltett autóbust.
3. Az ellenőrzés során a tisztviselők felhívták a járművezetőt az adott napi, valamint az azt megelőző 28 napi tevékenységének igazolására 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 – a továbbiakban: 561/2006 rendelet –] 26. cikke alapján. Ekkor megállapították, hogy március 5. és 9. között, majd március 14. és 16. között, azaz kilenc napon keresztül a jármű anélkül vett részt a forgalomban, hogy a tényállás időpontjában hatályos, 2006. március 10-i 2006-303. számú rendelet 1. cikkében előírt (a közlekedési törvénykönyv R. 3313-19. cikke) járművezetői kártyát a ([a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelet] [a továbbiakban: 165/2014 rendelet] hatályba lépése óta menetíró készüléknek nevezett) tachográfba helyezték volna.
4. E tényállás alapján az említett céget irányító FO ellen a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének (1) bekezdése alapján eljárás indult amiatt, hogy a felsorolt napokon kilenc alkalommal követett el jogsértést Versailles-ban azáltal, hogy elmulasztotta a járművezetői kártya menetíró készülékbe való behelyezését.
5. A tribunal correctionnel de Versailles (versailles-i büntetőbíróság, Franciaország) a tényállást bizonyítottanak nyilvánította, és a vádlottal szemben 10 125 euró összegű pénzbírságot szabott ki. A vádlott fellebbezése, valamint az ügyészség csatlakozó fellebbezése nyomán a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) helyben hagyta ezt, a bűnösségetés a büntetést megállapító határozatot.

6. A fellebbviteli bíróság előtt FO a francia büntetőbíróságok joghatóságának hiányára hivatkozott, egyrészt arra tekintettel, hogy jóllehet a neki felrótt bűncselekmények megállapítására Franciaországban került sor, azokat Németországban követték el, mivel a jármű ott tartózkodott azokon a napokon, amelyeken a vád szerint nem ügyelt arra, hogy a járművezetői kártyát a menetíró készülékbe helyezték, másrészt pedig arra tekintettel, hogy a büntetőjog területiségének elvére tekintettel sem a francia jog, sem az uniós jog, pontosabban pedig az 561/2006 rendelet (2) bekezdése – mivel e rendelkezés nem utal vissza a büntetés kiszabás alapját képező 3821/85 rendeletre – nem teszi lehetővé a bűncselekményeket megállapító francia hatóság számára, hogy büntetőeljárás alá vonja azok elkövetőjét, mivel e jogsértéseket az Unió másik tagállamának területén követték el. **[eredeti 3. o.]**

7. A bíróság ezt az érvelést arra tekintettel utasította el, hogy az ellenőrzés során megállapítást nyert tények a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5 cikkének hatálya alá tartoznak, amelynek alapján hat hónapig terjedő szabadságvesztés és 3750 euró összegű pénzbüntetés szabható ki, ha a közúti szállítást szabálytalan járművezetői kártyával végzik, vagy az nem az azt használó járművezetőé, illetve a jármű menetíró készülékébe nem helyeztek ilyen kártyát. A bíróság megállapította, hogy e törvényszöveget a 3821/85 rendelet alkalmazásának biztosítása érdekében fogadták el.

8. A cour d'appel (fellebbviteli bíróság) hozzáfűzte, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése kifejezett eltérést enged a büntetőeljárások területiségének elvétől, feljogosítva a tagállamokat arra, hogy az e rendeletet sértő jogsértések elkövetését abban az esetben is szankcionálják, ha azokat másik tagállam területén követték el, és miután rámutatott arra, hogy e kivétel kifejezetten a „jelen rendelet” tekintetében értelmezendő, azt a következtetést vonta le, hogy ez alatt a 19. cikk (1) bekezdését is érteni kell, amely a 3821/85 rendeletre hivatkozik.

9. A bíróság ezek alapján megállapította, hogy az 561/2006 rendelet, amely a nemzeti jogszabályokkal szemben elsőbbséget élvez, eltérést enged a büntetőeljárások területiségének elve alól, és ezen eltérés nem csupán az e rendeletben foglalt rendelkezésekre, hanem az azok által megjelölt egyéb rendelkezésekre, így a 3821/85 rendelet rendelkezéseire is kiterjed.

10. Ennélfogva elutasították a vádlott által a joghatóság hiányára vonatkozóan felhozott kifogást.

11. FO felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő e határozattal szemben. Miután az elsőként eljáró bíróság előtt ismertetettel lényegében azonos érvelését előterjesztette, azt kérte a Cour de cassationtól (semmitőszék), hogy a kérdés tisztázása érdekében előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel forduljon az Európai Unió Bíróságához.

12. A fellebbező egyúttal azt is kérte a Cour de cassationtól (semmitőszék), hogy a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) ítéletének egy másik pontját is helyezze hatályon kívül. Azt rója fel e bíróságnak, hogy válasz nélkül hagyta azon érvelését, mely szerint nem követhette el a kifogásolt cselekményeket, mivel a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok nem alkalmazandók az 50 km-t meg nem haladó útszakaszon végzett menetrend szerinti szolgáltatásra, és ez esetben a járművezetőknek nem kell járművezetői kártyájukat a menetíró készülékbe helyezniük. FO azt is jelezte, hogy a menetíró készülék „out of scope” állásban volt, és pontosította, hogy a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályozás hatályán kívül eső bármely közúti szállítás esetén a járművezetői kártyát nem kell a készülékbe helyezni.

13. Ezen érvelésből következően a közúti szállítással foglalkozó vállalkozásoknak lehetősége nyílik arra, hogy járműveiket vegyesen használják, ezek vezetői tehát – az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontja hatálya alá tartozó szállítás végzése esetén – üzemem kívül helyezhetik a menetíró készüléket, majd visszakapcsolhatják azt a nem e kivétel körébe tartozó szállítások során. **[eredeti 4. o.]**

14. Márpedig ezen előfeltételezés, amely részben a közösségi jog értelmezésén alapul, szélesebb körű vizsgálat hiányában nem fogadható el.

Alkalmazandó jogszabályok

15. A közúti közlekedés szabályozása két, 1985. december 20-án kibocsátott rendeleten és ezek későbbi változatain alapul.

16. Az egyik a 3821/85 rendelet. E rendeletet számos alkalommal módosították mielőtt a 2014. február 4-i 165/2014 rendelet felváltotta volna, amely utóbbi – a releváns tények bekövetkezését követő hatályba lépésére tekintettel – a jelen ügy tényállására nem alkalmazható.

17. A másik a 3820/85 rendelet. E rendeletet a 2006. március 15-i 561/2006 rendelet váltotta fel. Ez utóbbi jogszabály alkalmazandó a jelen ügy tényállására Azonkívül, hogy a jelen ügyben indított büntetőeljárás alapját képező 3821/85 rendeletet módosító rendelkezéseket is tartalmaz, szerepel benne egy olyan rendelkezés, amely felhatalmazza a tagállamokat a rendelet általuk megállapított megsértésének szankcionálására, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam területén követték el.

18. Úgy tűnik, hogy e két jogszabályszöveg egységes rendszert alkot, mivel a vezetési időre irányadó szabályok – amelyek alapját az 561/2006 rendelettel felváltott 3820/85 rendelet képezi – megsértésének megállapítása csak a menetíró készülékre (tachográf) vonatkozó szabályozás – amelynek alapjait a 3821/85 rendelet fekteti le – tiszteletben tartása esetén lehetséges.

19. A 3821/85 rendeletnek a releváns tények bekövetkezése időpontjában hatályos 15. cikkének (2) és (7) bekezdése az 561/2006 rendelet 26. cikkével bevezetett módosítások eredményeként a következőképpen rendelkezett:

„(2) A járművezető – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszi – minden nap használja az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezet. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szánták.

Ha a gépjármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt berendezést, a (3) bekezdés b), c) és d) pontjaiban említett időszakokat:

- a) ha a járművet az I. melléklet szerinti menetíró készülékkel látták el, be kell jegyezni az adatrögzítő lapra kézzel, automata feljegyzéssel vagy egyéb módon, olvashatóan, a lap beszenyezése nélkül;
- b) ha a járművet az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel látták el, be kell írni a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművön, minden egyes járművezetőnek biztosítania kell, hogy járművezetői kártyája a menetíró megfelelő nyílásába legyen beillesztve.

Ha a járművön egynél több járművezető tartózkodik, a vezetők a szükséges változtatásokat az adatrögzítő lapokon úgy hajtják végre, hogy az I. melléklet II. fejezetének 1-3. pontjában említett információt a járművet ténylegesen vezető járművezető adatrögzítő lapjára jegyzik fel.

(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/EK rendeletnek megfelelően.

2008. január 1. 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/EK rendeletnek megfelelően, és
- iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan [eredeti 6. o.] időszakokra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

2008. január 1. 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/EK 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.”

20. A 2009. január 30-i 2009/5/EK irányelv módosította a 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelv III. mellékletét, amely legutolsó változatában „nagyon súlyos” jogsértésnek minősíti a 3821/85 rendelet 15. cikke (7) bekezdésének megsértését, vagyis azt, ha a „járművezető nem tudja bemutatni a megelőző 28 napra vonatkozóan rögzített információkat” (I 3 jogsértés).

21. A belső jogban e jogsértésről a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5 cikke rendelkezik, amelynek alapján 6 hónapig terjedő szabadságvesztés és 3750 euró összegű pénzbüntetés szabható ki, ha a közúti szállítást szabálytalan járművezetői kártyával végzik, vagy az nem az azt használó járművezetőé, illetve a jármű menetíró készülékébe nem helyeztek ilyen kártyát.

22. A Cour de cassation (semmtőlészék) büntetőtanácsa egyébiránt több alkalommal is közvetlenül alkalmazta már a 3820/85 és a 3821/85 rendeletekben, valamint későbbi változataikban foglalt rendelkezéseket [omissis]. [hivatkozások az ítélezési gyakorlatra]

23. A fellebbező az 561/2006 rendelet 19. cikkének bizonyos értelmezése alapján vitatja, hogy az ellenőrzést végző tagállamnak jogában állna e jogsértéssel kapcsolatban büntetést kiszabni, amennyiben az derül ki, hogy az ellenőrzést megelőző huszonnyolc napos időszak egésze vagy egy része folyamán a jármű az Európai Unió másik tagállamának területén tartózkodott.

24. Az 561/2006 rendelet 19. cikke a következőképpen szól:

„(1) A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK 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/EGK rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a [eredeti 7. o.] szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság erről értesíti 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 szolgáltatelljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,

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

(3) Ha egy tagállam eljárást kezdeményez, vagy szankciókat vet ki egy adott jogsértés miatt, a járművezető számára megfelelő írásos bizonyítékot kell szolgáltatnia erről.

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

25. Végezetül az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában az alábbi rendelkezés szerepel:

„Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

a) menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik;”

26. Ugyanezen rendelet 15. cikke kimondja továbbá:

„A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire a nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében.”[eredeti 8. o.]

27. A 3821/85 rendeletnek az 561/2006 rendelet 26. cikkével módosított 3. cikke kimondja továbbá, hogy

„(1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve az 561/2006/EK rendelet 3. cikkében említett járműveket.”

A kérdések bemutatása és jelentősége

28. Először is a fellebbező szerint az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az csak akkor adja meg a lehetőséget valamely tagállam számára a területén észlelt, de másik tagállam területén elkövetett jogsértés szankcionálására, ha az az 561/2006 rendeletbe ütközik, ez a lehetőség a 3821/85 rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén nem áll fenn.

29. A közösségi jog egyéb rendelkezésének hiányában ebből az következik, hogy a tagállamok nem szabhatnak ki büntetést a 3821/85 rendelet 15. cikkében foglalt rendelkezések megsértése esetén, különösen, hogy az ellenőrzést megelőző huszonnyolc napban a járművezető az Európai Unió másik tagállamának területén tartózkodott.

30. Ezen értelmezéssel ellentétben ugyanakkor lehet azzal érvelni, hogy a 3821/85 rendelet megsértését szankcionálni kell, és az az 561/2006 rendeletet sértő jogsértések szankcionálását segíti elő, amely igazolhatja az 561/2006 rendelet 19. cikkének a cour d’appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) által is elfogadott (fenti 8. pontban hivatkozott) eltérő értelmezését.

31. Hivatkozható továbbá az Európai Unió Bíróságának azon doktrínája, amelynek értelmében „valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak szövegét, hanem azon szabályozás célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi” (a Bíróság 2013. október 3-i Lundberg ítélete, C-317/12), valamint „az uniós jogi rendelkezések értelmezésénél nemcsak a rendelkezés megfogalmazását, hanem a szöveggörnyezetét és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi” (a Bíróság 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítélete, C-513/17, 23. pont).

32. Márpedig az Európai Unió Bírósága emlékeztetett arra, hogy „[a közúti ágazat munkavállalói munkakörülményeinek és általánosságban a közúti biztonság céljának] elérése, valamint az 561/2006 rendelet rendelkezései hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében alapvető fontosságú – ahogyan ez utóbbi rendelet (14) preambulumbekzdése is megerősíti –, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenörzés során és egy átmeneti időszakot követően képesek legyenek meggyözödni arról, hogy a vezetési és a pihenöidöt az ellenörzés napján **[eredeti 9. o.]** és az azt megelőző 28 napon megfelelően betartották”, valamint, hogy „[...] az 561/2006 rendeletnek a közúti biztonság érdekében történö hatékony végrehajtásához nemcsak e rendelet rendelkezéseinek a betartását szükséges ellenörizni, hanem azt is, hogy – amint e rendelet 19. cikkének (1) bekezdése előírja – a tagállamok hatékony, arányos és visszatartó erejü szankciókat szabhassanak ki jogsértés megállapítása esetén” (a Bíróság 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítélete, C-513/17, ld. fent, 28. és 29. pont).

33. Ugyanebben az összefüggésben emlékeztetni lehet arra, hogy eredetileg ez a két rendelet olyan egységes szankciórendszert vezetett be, amely már akkor lehetővé tette a külföldi illetőségüek által elkövetett jogsértések büntetését (a Bíróság 1997. január 23-i Pastoors és Trans-Cap kontra Belgische Staat ítélete, C-29/95).

34. Egy másik megközelítés is megállhatja a helyét az 561/2006 rendelet 15. cikkének (7) bekezdése alapján, amely előírja, hogy „a járművezetőnek az ellenörzést végző személy kérésére [...] be kell tudnia mutatni [az] adatrögzítő lapok[at] [...] és bármely [...] feljegyzés[t] [...] amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készítettek”, e megközelítés szerint kizárólag az tekinthető a közösségi rendelet megsértésének, ha az ellenörzés napján a kért dokumentumokat nem tudják átadni. Ezen elképzelés összeegyeztethetőnek tünik a fent említett 2006/22/EK irányelv III. mellékletében szereplö I 3 jogsértés koncepciójával, amely akkor valósul meg, ha „a járművezető nem tudja bemutatni a megelőző 28 napra vonatkozóan rögzített információkat”.

36. Mivel az ilyen kötelezettségszegés csak az ellenörzés napján állapítható meg azon tagállam területén, amely feltételezhetően a büntetőeljárást kezdeményezi, szükségképpen azonnali jelleggel következik be, ily módon fel sem merül az a kérdés, hogy részben más tagállam területén is elkövették-e.

37. Nem tünik úgy, hogy az Európai Unió Bírósága már elvégezte volna a szóban forgó jogszabályok olyan értelmezését, amely lehetővé tenné a fellebbező által felhozott jogalap megválaszolását, jóllehet az 561/2006 rendelet hatályának kérdésével már foglalkozott (a Bíróság 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítélete, C-513/17, lásd fent).

38. Nem állapítható meg tehát, hogy az uniós jog helyes alkalmazása olyannyira nyilvánvaló, hogy az minden észszerü kétséget kizár (a Bíróság 2018. október 4-i Európai Bizottság kontra Francia Köztársaság ítélete, C-416/17, 110. pont). A felmerült kérdést előzetes döntéshozatalra kell előterjeszteni.

39. Másodszor, a fellebbező szerint az ellenőrzés napját megelőző huszonnyolc napos időszak egy részében **[eredeti 10. o.]** a járművezetőnek jogában áll a menetíró készüléket „out of scope” üzemmódba helyezni olyan szállítás esetén, amely az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában írt kivétel körébe tartozik.

40. Az Európai Unió Bírósága az ugyanezen cikkben engedett másik eltérés hatályára vonatkozó kérdéssel, azaz a hivatkozott rendelet 3. cikkének h) pontja értelmében vett „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmával kapcsolatban emlékeztetett arra (a Bíróság 2013. október 3-i Lundberg ítélete, C-317/12, lásd fent), hogy a vitatott szabályozás célkitűzéseire tekintettel nem lehet „veszélyeztet[ni] [az előírt] eltérés hatékony érvényesülését [...]” (34. pont), hogy rá kell mutatni, hogy az ilyen szállítás „nem érinti a közúti szállítás ágazatán belüli versenyt” (35. pont) és végezetül, hogy a vitatott uniós rendelkezés tervezett értelmezése „nem gyakorolhat jelentős negatív hatást a közúti biztonságra” (37. pont).

41. Nem bizonyos, hogy ezen indokok olyan esetben is relevanciával bírnak, amelyben a huszonnyolc napos egységidőszak során a járműveket részben az általános szabályok alá, részben pedig a 3. cikk a) pontjában foglalt kivétel körébe tartozó útszakaszokra veszik igénybe.

42. Az 561/2006 és a 3821/85 rendelet általános szabályokat rögzítő és a fent említett kivételt megállapító rendelkezéseinek ilyen feltételezett együttes alkalmazását nem irányozza elő a 3821/85 rendelet 3. cikke, amely mindössze annyit ír elő, hogy az a) pontjában foglalt, szóban forgó esetben menetíró készüléket nem kell „beszerelni és használni”.

43. A fellebbező által előadott értelmezés nem tűnik annyira egyértelműnek, hogy ne hagyna észszerű kétségeknek teret. Így egy második kérdés előzetes döntéshozatalra bocsátásának van helye.

EZEN INDOKOK ALAPJÁN, a Bíróság:

a következő kérdéseket **TERJESZTI** az Európai Unió Bírósága elé:

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 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 közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel felváltott, a közúti

közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i [eredeti 11. o.] 3821/85/EGK rendeletbe ütköző jogsértésekre is?

Úgy kell-e értelmezni 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, hogy a járművezető abban az esetben térhet el a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel felváltott, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi 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 eljárást az Európai Unió Bíróságának döntéséig FELFÜGGESZTI.

[omissis]

[omissis] [alakiságok]

MUNKADOKUMENTUM