NICHOLAS EMILIOU
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. március 10.[1]

C-13/21. sz. ügy

Pricoforest SRL
kontra
Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

(a Judecătoria Miercurea Ciuc [csíkszeredai helyi bíróság, Románia] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Közúti szállítás – 561/2006/EK rendelet – A 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja – Az erdészeti vállalkozások által a saját vállalkozói tevékenységükkel kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül használt járművekre vonatkozó kivétel – A »legfeljebb 100 km sugarú kör« fogalma – A kivételnek a vegyes használatú járművekre való alkalmazása”

I. Bevezetés

1. A Judecătoria Miercurea Ciuc (csíkszeredai helyi bíróság, Románia) két kérdést terjesztett a Bíróság elé a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendelet[2] értelmezésére vonatkozóan.

2. Ezek a kérdések a Pricoforest SRL erdészeti vállalkozás és az Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (a közúti szállítás ellenőrzéséért felelős állami felügyelet, Románia; a továbbiakban: ISCTR) közötti jogvita keretében merültek fel, amelynek tárgya az ISCTR által az alapeljárás felperesével szemben az 561/2006 rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozóan megállapított szabályoknak a közúti szállítás során több alkalommal történő állítólagos megsértése miatt kiszabott bírság.

3. Az alapeljárásban az a vitás kérdés, hogy ezek a szállítási tevékenységek – amint azt a Pricoforest állítja – az említett rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében ténylegesen kivételt képeznek-e e szabályok alól. E rendelkezés értelmében a tagállamok saját területükön ilyen kivételt engedélyezhetnek olyan járművekre vonatkozóan, amelyeket az erdészeti vállalkozások elsősorban saját vállalkozói tevékenységükkel kapcsolatos áruszállítás

[1] Eredeti nyelv: angol.

[2] A 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2020. L 249., 1. o.; helyesbítések: HL 2020. L 252., 57. o.; HL 2020. L 269., 43. o.; HL 2020. L 269., 44. o.; HL 2020. L 307., 33. o.; HL 2021. L 137., 20. 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.; helyesbítés: HL 2016. L 195., 83. o.; a továbbiakban: 561/2006 rendelet).

esetén használnak a telephelyüktől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül. Mivel Románia élt ezzel a lehetőséggel, a kérdést előterjesztő bíróság pontosítást kér e kivétel jelentésére és hatályára vonatkozóan, amely kivételt a Bíróság még nem értelmezte.

4. Konkrétabban, *első kérdésével* a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az említett rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt azon feltételt, amely szerint az áruszállításra „a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül" kell történnie, úgy kell-e érteni, hogy a használt járműnek egy ilyen sugarú, képzeletbeli körön belül kell maradnia, vagy pedig úgy, hogy az e jármű által közúton ténylegesen megtett távolság nem haladhatja meg a 100 km-t. *Második kérdésével* e bíróság azt kérdezi, hogy a kivétel alkalmazható-e, és ha igen, milyen mértékben a vegyes használatú járművek, azaz olyan járművek esetében, amelyeket rendszeresen használnak a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja hatálya alá tartozó és nem tartozó szállítási tevékenységre egyaránt.

5. Jelen indítványban *először* is kifejtem, hogy a „sugárnak" az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett fogalma miért a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú képzeletbeli körrel behatárolt földrajzi területre, és nem pedig a jármű által közúton ténylegesen megtett távolságra utal. *Másodszor* kifejtem, hogy miért van az, hogy az e rendelkezésben foglalt kivétel hatálya alá tartoznak a vegyes használatú járművek, ha azokat az e rendelkezésben meghatározott feltételeknek megfelelő szállítási tevékenységekre használják, abban az esetben viszont nem, ha más típusú szállítási tevékenységre használják azokat.

II. Jogi keret

A. Az európai uniós jog

6. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében:

„Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok az 5–9. cikkel kapcsolatban a saját területükön vagy egy másik tagállam területén a kérdéses tagállam hozzájárulásával kivételeket engedélyezhetnek – amelyeket egyéni feltételekhez köthetnek –, a következő járművekkel történő szállítás esetében:

[…]

b) a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által járművezető nélkül használt vagy bérelt járművek saját tevékenységi körükkel [helyesen: vállalkozói tevékenységükkel] kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított 100 km [helyesen: legfeljebb 100 km] sugarú körön belül".

7. A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendelet [3] „Hatály” című 3. cikkének (1) és (2) bekezdése kimondja:

„(1) Az [561/2006] rendelet hatálya alá tartozó, valamely tagállamban nyilvántartott, közúti áru- vagy személyszállításra használt járművekbe menetíró készüléket kell szerelni, és ezeket használni kell.

(2) A tagállamok mentesíthetik az [561/2006] rendelet 13. cikke (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet alkalmazása alól.”

B. A román jog

8. Az O. G. (Ordonanța Guvernului) n. 37/2007 (privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora) (a vezetési időtartamra, a járművezetők szüneteire és pihenőidejére, valamint a tevékenységük regisztrálására szolgáló készülékek használatára vonatkozó szabályok alkalmazási feltételeinek meghatározásáról szóló 37/2007. sz. kormányrendelet; a továbbiakban: 37/2007 kormányrendelet) 2. cikke kimondja, hogy „az [561/2006 rendelet] 13. cikke (1) bekezdésének a)–d), f)–h) és j)–p) pontjában hivatkozott közúti szállítási tevékenység Románia területén mentesül az említett rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól”.

III. A tényállás, a nemzeti eljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

9. 2020. szeptember 2-án az ISCTR ellenőrző csoportja megállította a Pricoforest által fa és faanyag szállítására használt pótkocsit vontató gépjárművet Hargita megye Balánbánya településén (Románia). Ez a település 130 km-re fekszik a Pricoforest telephelyétől, amely Neamt megye Pipirig településén (Románia) található.

10. Az ellenőrző csoport által elvégzett ellenőrzéseket és a járművezető tachográf-kártyájáról letöltött adatok elemzését követően megállapítást nyert, hogy 2020. augusztus 17-e 5 óra 15 perc és 2020. augusztus 18-a 19 óra 23 perc között a járművezető 15 órát és 56 percet vezetett, ami közel 6 órával meghaladta az 561/2006 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében előírt napi 10 órás maximális vezetési időt. Ennek eredményeképpen a Pricoforestet 9000 román lej (RON) összegű pénzbírsággal sújtották. Emellett 2020. augusztus 25-én 0 óra 54 perc és 4 óra 24 perc között a járművezető az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében előírt 9 órás minimális napi pihenőidő helyett csak 3 óra és 30 perc napi pihenőidőt töltött el. A második jogsértésért a Pricoforestet 4000 RON összegű pénzbírsággal sújtották.

11. A Pricoforest 2020. szeptember 25-én keresetet nyújtott be az ISCTR ellen a Judecătoria Miercurea Ciuchoz (csíkszeredai helyi bíróság), és a jogsértést megállapító jegyzőkönyv megsemmisítését vagy másodlagosan a kiszabott pénzbírság helyett figyelmeztetés alkalmazását kérte. Bár a Pricoforest nem vitatta a menetíró készülékben rögzített adatokat, azt állította, hogy ezek az adatok olyan szállítási tevékenységekre vonatkoznak, amelyek mentességet élveznek az 561/2006 rendeletben a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozóan megállapított

[3] A 2020/1054 rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 561/2006 rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2014. L 60., 1. o.; a továbbiakban: 165/2014 rendelet).

szabályok alól az e rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt kivételnek megfelelően, amely a 37/2007. sz. kormányrendelet 2. cikke alapján Romániában alkalmazandó. Valójában egy erdészeti vállalkozás által saját vállalkozói tevékenységével kapcsolatosan a telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül végzett áruszállításról van szó, amint azt a felperes által benyújtott több, fa- és faanyagszállításra vonatkozó szállítólevél is bizonyítja. [4]

12. Az ISCTR ellenkérelmet nyújtott be, amelyben a panasz elutasítását kérte arra hivatkozással, hogy a jogsértést megállapító jegyzőkönyv jogszerű és megalapozott. Arra hivatkozott, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel szigorúan az erdészeti vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül végzett szállításokra vonatkozik. A jelen ügyben az ellenőrző csoport a szóban forgó járművet Bălanban, mintegy 130 km-re a Pricoforest pipirigi telephelyétől állította meg.

13. A Pricoforest válaszbeadványt nyújtott be, amelyben azt állította, hogy az ISCTR tévesen tekintette egyenértékűnek „a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körnek” a rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett fogalmát és a két érintett város közötti közúti távolságot.

14. Ilyen körülmények között a Judecătoria Miercurea Ciuc (csíkszeredai helyi bíróság, Románia) úgy határozott, hogy az előtte folyamatban lévő eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1. Úgy kell-e értelmezni a »legfeljebb 100 km sugarú körnek« az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő fogalmát, hogy a térképen a vállalkozás székhelye és az úticél között húzott egyenes vonalnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie, vagy úgy, hogy a jármű által ténylegesen megtett távolságnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie?

2. Úgy kell-e értelmezni az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának rendelkezéseit, hogy olyan fuvarok lebonyolítása, amelyek közé az említett rendelkezésben szereplők is tartoznak, amelyek közül egyesek a vállalkozás székhelyétől számított 100 km sugarú körön belül, mások pedig azon kívül történnek, egy hónapos időszakon belül, a 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti helyzetnek a szóban forgó rendelet alkalmazása alóli, nemzeti rendelkezés általi mentességének viszonylatában azt feltételezi, hogy a szóban forgó összes fuvar mentesül a rendelet alkalmazása alól, [vagy] csak azok, amelyeket a 100 km-es sugarú kör túllépése [nélkül] teljesítettek, [vagy] ezek közül egyik sem?”

15. A 2020. november 10-én kelt előzetes döntéshozatal iránti kérelem 2021. január 4-én érkezett a Bíróságra. A lengyel kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket a Bíróság előtt. Jelen ügyben szóbeli tárgyalásra nem került sor.

[4] A Pricoforest 3 db faszállításra vonatkozó szállítólevelet nyújtott be bizonyítékként a kérdést előterjesztő bírósághoz: egyet a Németvásár (Románia) település körzetében (a telephelyétől közúton körülbelül 30 km-es távolságra) 2020. augusztus 17-én, egyet a Neamt megye Pipirig településétől Szucsáva megye Radóc (Románia) városáig (közúton körülbelül 120 km-es távolságra) 2020. május 25-én és egyet a Hargita megye Csíkszentdomokos településétől Szucsáva megye Bogdănești településéig (közúton körülbelül 180 km-es távolságra) 2020. szeptember 2-án végzett szállításra vonatkozóan.

IV. Elemzés

16. Az 561/2006/EK rendelet[5] a közúti áru- és személyszállításban részt vevő gépjárművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozóan állapít meg közös szabályokat. A vezetési idő főszabályként nem haladhatja meg a napi 10 órát (6. cikk (1) bekezdése) és a heti 56 órát (6. cikk (2) bekezdés); négy és fél óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces megszakítás nélküli szünetet kell tartania (7. cikk), valamint napi és heti pihenőidőket kell tartania (8. cikk). Emellett e szabályok betartásának ellenőrzése érdekében a közúti szállító járművekbe a 165/2014 rendelet értelmében menetíró készüléket kell szerelni, amely különféle adatokat rögzít, mint például a jármű által megtett távolságot, a bizonyos időpontokban elfoglalt helyzetét, az utazásának időtartamát, a járművezető tevékenységét stb.[6] E közös szabályok és végrehajtási intézkedéseik főként három célt szolgálnak: (i) a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása, különös tekintettel a közúti szektorra; (ii) a járművezetők és a személyzet munkakörülményeinek javítása; valamint (iii) a közúti biztonság javítása.[7]

17. Az 561/2006 rendelet hatálya meglehetősen tág. A 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint a rendelet különösen „a közúti szállításra vonatkozik […] áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát”. Nyilvánvaló, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló, fa- és faanyag szállítására irányuló tevékenységeket ebbe a kategóriába kell sorolni.[8] Következésképpen e tevékenységek során főszabály szerint be kellett tartani az említett rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályokat, valamint az érintett járművekbe menetíró készüléket kell szerelni és ezeket használni kell. Mindazonáltal, bár úgy látszik, hogy ilyen menetíró készüléket valóban beszereltek és azt használtak is, úgy tűnik, hogy legalábbis e szabályok egy részét nem tartották be.[9]

18. Mindazonáltal az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok a területükön kivételeket engedélyezhetnek az említett rendelet általános szabályai alól, amely kivételek az egyes járművekkel történő szállításra alkalmazandók. Az érintett járművek a menetíró készülékkel való felszerelés kötelezettsége alól is mentesülhetnek.[10]

[5] Emlékeztetek arra, hogy az 561/2006 rendelet hatályon kívül helyezte és felváltotta a közúti szállításra 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.), amely rendelet maga is hatályon kívül helyezte és felváltotta a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1969. március 25-i 543/69/EGK tanácsi rendeletet (HL 1969. L 77., 49. o.). A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a két korábbi rendelet rendelkezéseivel kapcsolatban adott értelmezése átültethető az 561/2006 rendelet megfelelő rendelkezéseire (lásd ebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet [C-222/12, EU:C:2014:142, 26. és 27. pont]). Az 561/2006 rendeletnek a jelen ügy szempontjából releváns rendelkezéseinek megfelelői a korábbi rendeletekben is megtalálhatók. Általános szabályként tehát kizárólag az 561/2006 irányelvre fogok utalni, de megkülönböztetés nélkül említem az előbbi rendeletekre vonatkozó ítéleteket és indítványokat. Mindazonáltal szükség esetén különbséget teszek e jogi aktusok között.

[6] Lásd különösen a 165/2014 rendelet 4. cikkének (3) bekezdését.

[7] Lásd az 561/2006 rendelet (17) preambulumbekezdését és 1. cikkét, valamint a 165/2014 rendelet (24) preambulumbekezdését. E három célkitűzés összefügg egymással. Az 561/2006 rendelet szabályai a vezetési és pihenőidők váltakozásának biztosításával védik a közúti közlekedésben használt járművek vezetőit és személyzetét a túlzott és rosszul elosztott vezetési idők káros hatásaitól. Mivel az ilyen járművek vezetőinek fáradtsága és pihenésének hiánya a közlekedési balesetek elismert okai, ezek a szabályok egyúttal a közúti biztonságot is védik. Végezetül, mivel a járművezetők és a személyzet nem megfelelő kihasználásán alapuló munkamódszerek torzítják a versenyt a szállítási ágazatban, ezek a szabályok egyenlő feltételeket biztosítanak e tekintetben. Lásd: 1977. január 25-i Derycke ítélet (65/76, EU:C:1977:7, 15. és 16. pont); 1979. december 6-i Städtereinigung Nehlsen ítélet (47/79, EU:C:1979:281, 6. pont); 2001. január 18 -i Skills Motor Coaches és társai ítélet (C-297/99, EU:C:2001:37, 19. pont).

[8] E tevékenységek ugyanis (i) „közúti szállítás” voltak (az 561/2006 rendelet 4. cikkének a) pontjában meghatározottak szerint, azaz a „[…] [jármű] […] közforgalmú közutakon megtett bármely útja”); (ii) amelynek során „árut” szállítottak (nevezetesen fát és faanyagot); és (iii) nem vitatott, hogy a gépjármű és a szóban forgó pótkocsi „megengedett legnagyobb össztömege” meghaladta a 3,5 tonnát.

[9] Lásd a fenti 10. pontot.

[10] Lásd a 165/2014 rendelet 3. cikkének (2) bekezdését.

19. Az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint ilyen kivétel engedélyezhető különösen „a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által járművezető nélkül használt vagy bérelt járművek[kel történő szállítás esetén] saját tevékenységi körükkel [helyesen: vállalkozói tevékenységükkel] kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül". Az előzetes döntéshozatalra utaló végzésből kitűnik, hogy Románia élt ezzel a lehetőséggel.[11] A Pricoforest az alapeljárásban védekezésként erre a kivételre hivatkozik.

20. E rendelkezés szerint három feltételnek együttesen kell teljesülnie a kivétel engedélyezéséhez: 1) az áruszállításnak a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által használt járművel végzett közúti áruszállításnak kell lennie; 2) az áruszállításnak „a saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kell kapcsolatosnak" lennie; valamint 3) az áruszállításnak a „telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben" kell történnie.

21. Az alapeljárás felei nem vitatják, hogy a jelen ügyben egy „erdészeti vállalkozás" (Pricoforest) „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatosan" szállított „járművekkel" „árut" (fát). Úgy tűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság sem vonja ezt kétségbe.[12] Ezzel szemben e felek között nézeteltérés van a harmadik feltétel tekintetében, amely arra a „sugárra" vonatkozik, amelyen belül a szállításnak meg kell történnie, és így az előzetes döntéshozatalra előterjesztett két kérdés ez utóbbi kérdésre vonatkozik. Ezeket a következő szakaszokban sorban megvizsgálom.

A. A „legfeljebb 100 km sugarú körnek" a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti fogalmáról (első kérdés)

22. Amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, a Pricoforest által benyújtott beadványok és bizonyítékok alapján lehetséges, hogy a szóban forgó szállítási tevékenységek során a járművek által e vállalkozás telephelyének elhagyását követően közúton ténylegesen megtett távolság[13] 100 km-nél hosszabb volt, jóllehet e járművek az e telephelytől számított 100 km sugarú (képzeletbeli) kör által határolt földrajzi területen belül maradtak.

23. Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy úgy kell-e értelmezni a „vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek" az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő fogalmát, hogy a térképen a vállalkozás telephelye és a jármű úti célja között húzott egyenes vonalnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie, vagy úgy, hogy a jármű által ténylegesen megtett távolságnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie.

24. A lengyel kormánnyal és a Bizottsággal együtt nincs kétségem afelől, hogy a helyes válasz az első.

[11] Lásd a 37/2007. sz. kormányrendelet 2. cikkét, amelyet a fenti 8. pont tartalmaz.

[12] A Bizottság azonban kétségbe vonja, hogy ezek a feltételek az alapeljárásban teljesültek. Osztom a kétségeit, és erre a kérdésre az alábbi 38–54. pontban még visszatérek.

[13] Az alapeljárás felei nem vitatják, és a kérdést előterjesztő bíróság is egyértelműnek veszi, hogy a Pricoforest pipirigi telephelye a vállalkozásnak a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „telephelyének" minősül. Azt sem gondolom, hogy a jelen ügy szempontjából szükséges volna ezt a kérdést tovább tárgyalni.

25. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja nem tartalmaz semmilyen kifejezett utalást a tagállamok jogára az értelmének és hatályának meghatározása érdekében. Ezért a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata alapján az e rendelkezésben használt „sugár" kifejezést önállóan és egységesen kell értelmezni az egész Unióban. Az említett ítélkezési gyakorlat szerint a másodlagos jogi aktusban használt, ott meg nem határozott fogalom jelentését és hatályát az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentése szerint kell meghatározni. *Adott esetben* [14] figyelembe kell venni azt a szövegkörnyezetet is, amelyben elhelyezkedik, valamint az említett jogi aktus által követett célokat és annak eredetét. [15]

26. A „sugár" kifejezés szokásos jelentése az általános nyelvhasználatban a kör középpontját a kör szélének bármely pontjával összekötő egyenes vonal hosszának felel meg.

27. Ennélfogva „a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek" az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti fogalma nem a jármű által közúton megtett távolságra, hanem csak arra a 100 km hosszú egyenes vonalra utalhat, amelyet a térképen az említett telephelytől az azt körülvevő, képzeletbeli kör szélén lévő bármely pontig húznak. Más szóval az e kör által lehatárolt földrajzi területre vonatkozik, [16] amelyen belül az áruszállítást el kell végezni.

28. Ha szükséges lenne a „sugár" kifejezés egyértelmű jelentésének további megerősítése, akkor emlékeztetnék arra, hogy az 561/2006 rendelet a távolsággal kapcsolatban különböző fogalmakat tartalmaz – amit maga a kérdést előterjesztő bíróság is megjegyzett. Különösen, míg az említett rendelet több rendelkezése a „sugár" fogalmat használja, [17] más rendelkezések ezzel szemben a jármű által egy bizonyos szállítási tevékenység során megtett „útvonal teljes hosszára" helyezik a hangsúlyt. [18] Ez utóbbi kifejezés az általános nyelvhasználatban szokásos jelentésében az úton megtett vagy megtehető távolságra utal.

29. Ha tehát az uniós jogalkotó a közúti távolságra kívánt utalni, akkor ezt a szóban forgó rendelkezés szövegében világossá tette. A „sugár" fogalmának más rendelkezésekben, például a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában történő használatával egyértelműen valami másra kívánt utalni, nevezetesen, amint azt a fenti pontban jeleztem, egy adott pont körüli képzeletbeli kör által lehatárolt földrajzi területre.

30. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság több érvet hoz fel azon nézőpont alátámasztására, amely szerint a „vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek" az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett fogalmát – tekintettel e rendeletnek a munkafeltételek és a közúti biztonság javítására irányuló célkitűzéseire és a szokásos jelentése ellenére – úgy kell értelmezni, hogy az a jármű által közúton megtett tényleges távolságra vonatkozik. Véleménye szerint, ha ezt a fogalmat szó szerint úgy értelmeznénk, hogy az a vállalkozás telephelye körüli földrajzi területre vonatkozik, akkor ez azt jelentené, hogy az e rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan

[14] Lásd e tekintetben az alábbi 35–38. pontot.

[15] Lásd e tekintetben különösen: 2020. július 9-i Constantin Film Verleih ítélet (C-264/19, EU:C:2020:542, 28. és 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[16] Lásd analógia útján: 2019. február 7-i NK ítélet (C-231/18, EU:C:2019:103, 22. pont).

[17] A 13. cikk (1) bekezdésének b) pontján kívül lásd az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének a) és f) pontját, 5. cikkének (2) bekezdését, 13. cikke (1) bekezdésének c), d), f), p) és q) pontját, valamint 13. cikkének (3) bekezdését.

[18] Lásd a 3. cikk a) pontját („a menetrend szerinti személyszállítást végző járművek[kel]" „[…] végzett közúti szállítás, *ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik*") (kiemelés tőlem) és a 16. cikk (1) bekezdésének b) pontját („azon menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatások […], melyek útvonalának végállomásai légvonalban legfeljebb 50 km távolságra vannak valamely két tagállam között húzódó határtól, *és az útvonal teljes hossza nem haladja meg a 100 km-t*") (kiemelés tőlem).

megállapított szabályokat figyelmen kívül lehetne hagyni az olyan szállítási tevékenységek során, amelyek ugyan e területen belül, de hosszabb, jóval 100 km-t meghaladó távolságra és hosszú időtartamra is kiterjedhetnek. Ezek veszélyeztethetik az érintett járművezetők egészségét és a közúti biztonságot.

31. Ezzel kapcsolatban két megjegyzést szükséges tennem,

32. *Először* is, igaz, hogy – amint azt a fenti 25. pontban jeleztem – általában véve a másodlagos jogi aktus által követett célok relevánsak az abban foglalt fogalmak jelentésének és hatályának meghatározása szempontjából. Ennek megfelelően a Bíróság kimondta, hogy az 561/2006 rendeletben előírt kivételek – mint például a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglaltak – hatályát a szóban forgó szabályozás célkitűzéseinek fényében kell meghatározni. [19]

33. A lengyel kormánnyal és a Bizottsággal együtt azonban úgy vélem, hogy a „sugárnak" a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában használt fogalmának jelentése tekintetében kizárt a teleologikus értelmezés.

34. Teleologikus értelmezésre ugyanis akkor van szükség, ha egy rendelkezés szövege nem kellően világos és pontos: több értelmezése lehetséges, mert bizonyos fokú szövegbeli kétértelműséget és homályosságot mutat. A szóban forgó eszköz egyes nyelvi változatai között is lehetnek eltérések. [20] Ezekben a helyzetekben a teleologikus értelmezés kiegészíti a szó szerinti értelmezést: ez szükséges a szövegbeli kétértelműség feloldására. [21]

35. A jelen ügyben azonban az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja egyértelmű és pontos, amikor a kérdést előterjesztő bíróság által feltett első kérdésre adandó válaszról van szó. A „vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek" az e rendelkezésben használt fogalma nem félreérthető vagy homályos. Ez nem enged meg több értelmezést. Ezen túlmenően azt az említett rendelet más nyelvi változataiban is következetesen alkalmazzák. [22]

36. Ebben az összefüggésben a Bíróság egyszerűen nem értelmezheti a „sugár" fogalmát a kérdést előterjesztő bíróság által javasolt módon. Még ha ez jobban meg is felelne az 561/2006 rendelet céljainak, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint „valamely uniós jogalkotási aktus rendelkezései világos és egyértelmű megfogalmazásának ellenére" a Bíróság nem alkalmazhat „olyan értelmezést, amely e rendelkezések helyesbítését célozza". [23] Ez *contra legem* értelmezést eredményezne, amely az értelmezési kísérlet külső korlátja. [24]

[19] Lásd többek között: 2019. február 7-i NK ítélet (C-231/18, EU:C:2019:103, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[20] Lásd például: 2018. március 22-i Anisimovienė és társai ítélet (C-688/15 és C-109/16, EU:C:2018:209, 78. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[21] Lásd különösen: 1993. december 15-i Charlton és társai ítélet (C-116/92, EU:C:1993:931, 14. pont); 2016. április 7-i Marchon Germany ítélet (C-315/14, EU:C:2016:211, 28. és 29. pont); 2016. július 21-i Argos Supply Trading ítélet (C-4/15, EU:C:2016:580, 36. és 37. pont); Bobek főtanácsnok Bizottság kontra Németország ügyre vonatkozó indítványa (C-220/15, EU:C:2016:534, 32–50. pont).

[22] Lásd például az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának német („einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens"), görög („σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης·") és francia („un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise") nyelvű változatát. Enyhe eltérés és kétértelműség csak a finn nyelvű változatban van („enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta"), amelyet úgy lehetne fordítani, hogy „a telephelytől számított 100 km-en belül", és amely jelenthet akár sugarat, akár közúti távolságot. Amikor azonban egy uniós jogi aktus egyetlen, nyelvi változatának ilyen jelentéktelen ellentmondásával szembesülünk, véleményem szerint pragmatikus megközelítést kell alkalmaznunk, és azt szerencsétlen fordítási hibaként figyelmen kívül kell hagynunk.

[23] Lásd ebben az értelemben: 2010. július 15-i Bizottság kontra Egyesült Királyság ítélet (C-582/08, EU:C:2010:429, 51. pont). Lásd még ebben az értelemben: 2005. december 8-i EKB kontra Németország ítélet (C-220/03, EU:C:2005:748, 28–31. pont).

[24] Lásd különösen: 2012. január 24-i Dominguez ítélet (C-282/10, EU:C:2012:33, 24. és 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); Bobek főtanácsnok Bizottság kontra Németország ügyre vonatkozó indítványa (C-220/15, EU:C:2016:534, 38. pont).

37. Itt a hatáskörök szétválasztásának (vagy inkább az Unió összefüggésében az intézményi egyensúly) komoly kérdése merül fel. Amint azt a fenti 28. és 29. pontban jeleztem, az uniós jogalkotó úgy döntött, hogy az 561/2006/EK rendeletben előírt különböző kivételeket különböző kritériumok teljesülésétől teszi függővé: néha a „sugárra", néha az „útvonal teljes hosszára" utal. Az egyiket a másikkal helyettesíteni így azt jelentené, hogy bírói értelmezéssel felülbírálnánk a jogalkotó által a jogszabály szövegében hozott döntést. [25]

38. *Másodszor*, mindenesetre a kérdést előterjesztő bíróság által a munkafeltételekkel és a közúti biztonsággal kapcsolatban kifejtett jogos aggályokkal véleményem szerint a 13. cikk (1) bekezdése b) pontjának egy másik része foglalkozik. Emlékeztetek arra, hogy e rendelkezés szerint ahhoz, hogy az abban foglalt kivételt alkalmazni lehessen, a szállítási tevékenységnek nemcsak, hogy a „vállalkozások telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben", hanem „saját tevékenységi körükkel [helyesen: vállalkozói tevékenységükkel] kapcsolatosan" is kell megvalósulnia. Itt teleologikus és rendszertani értelmezést kell alkalmazni, mivel ez utóbbi feltétel jelentése nem következik közvetlenül e rendelkezés szövegéből.

39. Általánosságban elmondható, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében előírt kivételek „bizonyos, egyedi tulajdonságokkal rendelkező belföldi fuvarozási tevékenységekre" korlátozódnak, amelyek tekintetében az uniós jogalkotó „kívánatosnak" [26] ítélte meg, hogy az egyes tagállamok mérlegelési jogkörükben kivonják azokat az említett rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályok hatálya alól. *Egyrészt* minden egyes kivétel olyan konkrét célt szolgál (vagy más szóval bizonyos érdekek védelmét szolgálja), amely a jogalkotó szerint indokolta annak bevezetését. *Másrészt* a jogalkotó véleménye szerint ezeknek a szállítási tevékenységeknek nincs vagy csak korlátozott hatása van az e rendelet által követett célokra: általánosságban azokat „nem érinti a verseny nyomása", [27] és nem vetnek fel komoly aggályokat az érintett járművezetők és személyzet munkakörülményei vagy a közúti biztonság tekintetében.

40. Ami konkrétan a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontját illeti, abból a feltételből, hogy az áruszállításnak a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatosnak" kell lennie, a fenti magyarázat fényében az következik, hogy *egyrészt* e kivétel konkrét célja e tevékenységek végzésének ösztönzése, amelyekhez képest maga az áruszállítás járulékos jellegű. [28] Amint a lengyel kormány megjegyzi, ez lehetővé teszi az érintett vállalkozások számára, hogy az ilyen tevékenységeket a számukra szükséges rugalmassággal folytassák, amelyet az 561/2006 rendelet szigorú követelményei nem feltétlenül biztosítanak. [29]

[25] Lásd ebben az értelemben: 2000. március 23-i Met-Trans és Sagpol ítélet (C-310/98 és C-406/98, EU:C:2000:154, 32. pont). Hasonlóképpen, az a tény, hogy az 561/2006 rendeletben foglalt általános szabályok alóli kivételként a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontját szigorúan kell értelmezni (lásd a 42. pontot), nem jelenti azt, hogy azt úgy kell értelmezni, hogy az ellentmond annak világos és pontos szövegének.

[26] Lásd a 3820/85 rendelet huszonkettedik preambulumbekezdését.

[27] Lásd az 561/2006 rendelet (23) preambulumbekezdését.

[28] Lásd analógia útján: 2019. február 7-i NK ítélet (C-231/18, EU:C:2019:103, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[29] A lengyel kormány rámutat, hogy ezek a tevékenységek gyakran szezonálisak. Az év meghatározott időszakaiban szükséges lehet, hogy a munkát naponta hosszú órákig végezzék. Ez nem biztos, hogy lehetséges lenne, ha az 561/2006 rendelet szigorú követelményeit mindenkor be kellene tartani.

41. *Másrészt* az ilyen szállítási tevékenységek járulékos jellege a jogalkotó véleménye szerint biztosítja, hogy az 561/2006 rendeletben foglalt szabályok alóli mentességük főszabály szerint [30] ne veszélyeztesse az e rendeletben kitűzött célok elérését. Először is, mivel ezek a szállítási tevékenységek járulékos jellegűek, és így elválaszthatatlanok a konkrét kereskedelmi tevékenységektől, azokat önmagukban nem „érinti a verseny nyomása” (vagyis általában nem a fuvarozók által ellenszolgáltatás fejében kínált szolgáltatásról van szó). Másodszor, általában nem adnak okot komoly aggályokra a munkakörülmények vagy a közúti biztonság tekintetében. Ezek a szállítási tevékenységek a mezőgazdaság, az erdőgazdálkodás (és a hasonló ágazatok) területén működő vállalkozások szokásos szükségleteihez kapcsolódnak. Ezek vállalkozások általában nem a fő közforgalmi országutak mentén, hanem vidéken és nem messze a kitermelési helyüktől helyezkednek el. A szóban forgó szállítási tevékenységek tehát általában helyi utakon, korlátozott távolságokon és rövid ideig zajlanak. [31] Ez utóbbi kérdést illetően a „vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körre” vonatkozó feltétel biztosítja, hogy a kivétel csak annyiban alkalmazható, amennyiben a tevékenységet (és e kiegészítő szállítási tevékenységet) egy korlátozott földrajzi területen végzik. [32]

42. Ebből véleményem szerint az következik, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel csak ilyen járulékos áruszállításra vonatkozhat. [33] Az említett rendeletben foglalt általános szabályok alóli kivételként ugyanis e rendelkezés „nem értelmezhető akként, hogy hatásai túlnyúlnak azon, ami az általa garantálni kívánt érdekek védelmének biztosításához szükséges”. [34]

43. E tekintetben a Bizottsággal együtt úgy vélem, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szállítási tevékenységek (vagyis ilyennek tűnik, és ezt a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia, a faanyagnak az azt kitermelő vállalkozás telephelyéről vagy a fakitermeléssel érintett erdőterületről az azt megvásárló ügyfelekhez ellenszolgáltatás fejében történő közúti szállítása, [35] amely a jelek szerint e bíróság számára a leginkább aggályos kérdés) valójában nem tekinthetők az erdészeti tevékenységhez kapcsolódónak.

[30] Amint azt a lengyel kormány megjegyzi, ezt minden tagállamnak ellenőriznie kell, figyelembe véve a területének esetleges sajátosságait (földrajzi korlátok stb.) (lásd a 13. cikk (1) bekezdését [„Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok […] engedélyezhetnek”]).

[31] Lásd ebben az értelemben: 1985. március 28-i Hackett és társai ítélet (C-92/84, EU:C:1985:153, 19. pont); 1996. március 21-i Goupil ítélet (C-39/95, EU:C:1996:127, 11. pont).

[32] Lásd ebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet (C-222/12, EU:C:2014:142, 40. pont). Ezenkívül több tagállam (nevezetesen Észtország, Spanyolország, Franciaország és Szlovénia) gyakorolta az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében biztosított arra vonatkozó hatáskört, hogy „egyéni feltételeket” vezessen be a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott kivételek tekintetében, és az e rendelkezés szerinti „sugarat” 100 km-ről 50 km-re csökkentette annak érdekében, hogy tovább korlátozzák azt a területet, amelyen belül a szállítási tevékenységek mentességet élveznek (lásd a Bizottságnak a [561/2006 rendelet] és a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv 2017–2018. évi végrehajtásáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács részére készített jelentését kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentumot, 2021.9.30., SWD(2021) 278 final, 23. o.).

[33] Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivétel történetének vizsgálata megerősíti ezt az értelmezést. Ez a kivétel a 3820/85 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában jelent meg először. Ez a rendelkezés különösen nem tartalmazta azt a feltételt, hogy az áruszállításnak az érintett vállalkozás „saját tevékenységi körével kapcsolatosnak” kell lennie. Az 561/2006 rendelet elfogadásához vezető jogalkotási folyamat során az Európai Parlament javasolta e feltétel beillesztését egy módosítás révén annak pontosítása érdekében, hogy ez a kivétel csak az érintett ágazatok konkrét vállalkozói tevékenységére vonatkozik (lásd a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról szóló, 2002. november 12-i jelentést [COM(2001) 573 – C5–0485/2001 – 2001/0241(COD)], A5–0388/2002. dokumentum, 53. módosítás). Ezt követően a Bizottság módosított javaslatában elfogadta a módosítást, mivel „tisztázza az eltérés célját, és kizárja, hogy az ilyen járműveket más közúti szállítási tevékenységre használják” (lásd a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló, 2003. augusztus 11-i módosított javaslatot [COM(2003) 490 végleges], 6. o.).

[34] Lásd többek között: 2021. szeptember 9-i Ministère public (Területen kívüli szankciók) ítélet (C-906/19, EU:C:2021:715, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[35] Lásd a Pricoforest által benyújtott szállítóleveleket (lásd a fenti 4. lábjegyzetet).

44. Az erdőgazdálkodás mint „vállalkozói tevékenység” kétségtelenül magában foglalja az erdők kereskedelmi célú hasznosítását. Ez a tevékenység többek között a fakivágásra és -értékesítésre terjed ki (amely fát aztán tűzifaként használnak fel, vagy fűrészüzemekben, fűrésztelepeken, papírgyárakban stb. iparilag feldolgoznak, és különböző faalapú termékekké alakítanak át). [36] Az én értelmezésem szerint mindez „fakitermeléssel” történik: egy olyan eljárással, amelynek során hengeres faanyagot állítanak elő értékesítés céljából. A fakitermelés magában foglalja a fák kivágását (vagy „kitermelését”), a helyszínen történő feldolgozást és a rönköknek a kivágás helyéről az út menti lerakódóhelyre (vagy legalábbis az erdő egy kevésbé távoli pontjára) gyakran erdészeti traktorok (vagy „rönkvontatók”) segítségével történő szállítását (vagy „vontatását”), ahol azokat rönkszállító teherautókra rakodják. A faanyagot ezután közúton szállítják el a fakitermeléssel érintett erdőterületről egy feldolgozóhelyre (például fűrészüzembe vagy papírgyárba) vagy egy kikötőbe exportálás céljából és így tovább.

45. Ebben az összefüggésben számomra egyértelmű, hogy *egyrészt* például az ilyen munkákhoz használt szerszámoknak, eszközöknek stb. a vállalkozás telephelyéről a fakitermeléssel érintett erdőterületekre történő szállítása és a telephelyre történő visszaszállítása érdekében történő járműmozgások az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az erdészeti tevékenységgel „kapcsolatosan” végzett tevékenységnek minősülnek. Az ilyen szállítás az erdészeti tevékenységhez képest másodlagos jellegű, különösen időben: valószínűleg egyszer a nap elején és egyszer a nap végén, vagy naponta néhányszor történik. A legtöbb időt magukra az erdőgazdálkodással kapcsolatos munkákra fordítják. Hasonlóképpen a rönkök erdőn belüli szállítása (vagy „vontatása”) minden bizonnyal az e rendelkezésben meghatározott kivétel hatálya alá tartozik, az érintett járműveket közvetlenül e munkálatokra használják. [37]

46. *Másrészt* számomra ugyanilyen egyértelmű, hogy a faanyagnak vagy a „kitermelt fának” az eladását követően a fakitermeléssel érintett erdőterületről (vagy a kitermelő vállalkozás telephelyéről) a feldolgozás helyére vagy export céljából a kikötőbe (és így tovább) történő közúti szállítása és „fuvarozása” nem tekinthető az erdészeti tevékenységgel „kapcsolatosnak”. Valójában egy különálló tevékenységről van szó. [38] Az ugyanis a fa forgalmazási láncában más funkciót tölt be, mint maga a termelés.

47. Valójában egy gyors internetes keresés alapján bárki láthatja, hogy a kitermelt fa fuvarozása nem más, mint a közúti teherszállítási tevékenységek egy másik típusa, amelyet a fuvarozók ellenszolgáltatás fejében nyújtanak (egyesek erre a fajta fuvarozásra szakosodtak, mások pedig általános fuvarozási tevékenységük keretében nyújtják ezt a szolgáltatást). Ezért ez *önmagában* olyan kereskedelmi tevékenységnek minősül, amelyet „érint a verseny nyomása”.

[36] Az általában erdészeti tevékenységnek tekintett tevékenységeket illetően lásd az erdészetben és a fakitermelésben dolgozó magánvállalkozók letelepedése szabadságának elérésével és az általuk nyújtott szolgáltatások szabadságával kapcsolatos részletes rendelkezések megállapításáról szóló, 1967. október 24-i 67/654/EGK tanácsi irányelv (HL 1967. L 263., 6. o.) mellékletét. Lásd még: gazdasági tevékenységek nemzetközi ágazati osztályozási rendszere *(ISIC)*, Statistical papers, M sorozat, 4. sz., 4. átdolg., ENSZ, A. szakasz („Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat”), 02 szám („Erdőgazdálkodás és fakitermelés”).

[37] Lásd analógia útján: 2014. március 13-i *A. Karuse* ítélet (C-222/12, EU:C:2014:142, 36. pont). E tekintetben megjegyzem, hogy a 67/654 irányelv a „faanyag kitermelése, értékesítésre való előkészítése és értékesítése” alá sorolta a „traktorral történő vontatást”. Hasonlóképpen, az ISIC a „rönkfa erdőn belüli szállítását” a „fakitermelési szolgáltatási tevékenységek” közé sorolja (lásd a 02.40. alszámot [„Erdészeti szolgáltatások”]). Az ilyen erdészeti traktorok mozgása az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt kivétel alapján is kivételt képezhet.

[38] A 67/654 irányelv nem sorolta fel a kitermelt fa közúti fuvarozását az erdőgazdálkodási és fakitermelési tevékenységek között. Hasonlóképpen, a kitermelt fa fuvarozása, amennyiben nem az erdőben, a fakitermelési tevékenység részeként végzik, az ISIC-ben nem az „erdőgazdálkodás és fakitermelés” pont alá, hanem egy *külön szakaszba* sorolható (lásd H. szakasz [„Szállítás és raktározás”], 4923. szám [„Szárazföldi és csővezetékes szállítás”], 49.41. alszám [„Közúti teherszállítás”]).

48. Igaz, hogy egyetlen vállalkozás (mint amilyennek a Pricoforest tűnik) két tevékenységet is folytathat. A vállalkozás egyszerre folytathat erdészeti tevékenységet, azaz termelhet hengeres faanyagot a szükséges munkaerővel, szerszámokkal és eszközökkel, valamint végezhet a kitermelt fa fuvarozására irányuló tevékenységet, mivel saját teherautóparkkal és járművezetőkkel rendelkezik annak érdekében, hogy maga szállítsa el az általa kitermelt rönkfát a megrendelőihez.

49. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel azonban nem alkalmazható az utóbbi tevékenységre pusztán azért, mert az erdészeti vállalkozás úgy dönt, hogy maga végzi ezt a tevékenységet, ahelyett, hogy azt átadná egy fuvarozónak alvállalkozóként. Emlékeztetek arra, hogy ez a kivétel annak a tevékenységnek a jellegétől függ, amelynek részeként a szállítást végzik, nem pedig az érintett vállalkozás kizárólagos azonosságától. Ellenkező esetben a kitermelt fa fuvarozására irányuló tevékenységre az említett rendelet általános szabályai vonatkoznának, ha azt más fuvarozók végzik, abban az esetben viszont nem, ha azt az erdészeti vállalkozások végzik.

50. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának ezzel ellentétes értelmezése e rendelet célkitűzéseit is sértené.

51. *Először* is, amint azt a Bizottság megjegyzi, az sértené többek közt a közúti közlekedés területén a verseny torzítására alkalmas egyenlőtlenségek kiküszöbölésére irányuló célkitűzést. Ha az erdészeti vállalkozások mentesülnének az 561/2006 rendeletben a vezetési időkre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozóan megállapított szabályok alól (és a 165/2014 rendeletben a menetíró készüléknek az ilyen szállítási tevékenységhez használt járművekbe történő beszerelésére és az annak használatára vonatkozóan előírt kötelezettség alól), amikor saját maguk szállítják az általuk kitermelt fát a megrendelőiknek, versenyelőnyre tennének szert a kitermelt fa fuvarozására irányuló szolgáltatásokat nyújtó más piaci szereplőivel szemben. E szabályok korlátai alól mentesülve az erdészeti vállalkozások maximalizálhatják a tehergépkocsik és járművezetőik igénybevételét a többi fuvarozók számára jogilag megengedettnél nagyobb mértékben. Emellett megtakaríthatnák a menetíró készülékeknek az általuk használt járművekbe való beszereléséhez és karbantartásához kapcsolódó költségeket, amelyeket a fuvarozóknak kell viselniük.[39]

52. *Másodszor*, az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel olyan értelmezése, amely szerint az erdészeti vállalkozások által végzett, a kitermelt fa fuvarozására irányuló tevékenység mentesül az e rendeletben a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályok alól, azzal a kockázattal járna, hogy e vállalkozásokat arra ösztönzi, hogy maguk vállalják e tevékenység elvégzését, és aztán mértéken felül kihasználják a járműveket, amelyek minden nap, több órán keresztül és megszakítás nélkül szállítanák a fát a megrendelőiknek. Egy ilyen értelmezés nagymértékben érintheti a járművezető munkakörülményeit, és veszélyeztetheti a közúti biztonságot.[40] Azt is szem előtt kell tartani, hogy a kitermelt fa közúti fuvarozására irányuló tevékenységeket általában nagy teljesítményű és (nagyon) nehéz tehergépkocsikkal végzik, amelyek potenciálisan több tonna fával vannak megrakva. Nem nehéz elképzelni, milyen katasztrofális következményekkel járhat az ilyen járműveket érintő baleset.

[39] Lásd analógia útján: 2019. november 21-i Deutsche Post és társai ítélet (C-203/18 és C-374/18, EU:C:2019:999, 58. és 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[40] Lásd analógia útján: 2019. február 7-i NK ítélet (C-231/18, EU:C:2019:103, 25., 26., 28. és 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Amit véleményem szerint az is bizonyít, hogy az alapeljárásban a gépjárművezető 15 órán és 56 percen keresztül folyamatosan szállította a fát (lásd a fenti 10. pontot).

53. A kitermelt fa fuvarozására irányuló e tevékenységek tekintetében a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott „sugár” feltétel nem lenne elegendő az általam leírt kockázatok csökkentésére. Amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, a teherautók egész nap oda-vissza közlekedhetnek, hogy a kitermelt faanyagot az e sugarú körben található ügyfelekhez szállítsák.

54. Ennélfogva úgy vélem, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel nem alkalmazható a kitermelt fa közúti fuvarozására, mivel az ilyen szállítási tevékenység nem tekinthető úgy, hogy az az erdészeti vállalkozásoknak az e rendelkezés értelmében vett „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatos”.

55. A fentiekre tekintettel véleményem szerint az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy „a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek” az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett fogalma egy olyan földrajzi területre vonatkozik, amelyet az említett telephelytől számított 100 km sugarú, képzeletbeli kör határol.

B. A 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivételnek a „vegyes használatú járművekre” való alkalmazásáról (második kérdés)

56. Az alapeljárás tárgyát képező ügyben lehetséges, hogy a Pricoforest *ugyanazokat a járműveket használva* a telephelyétől számított 100 km sugarú körben és azon kívül is végzett szállítási tevékenységet.[41]

57. Ezzel összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság második kérdésével lényegében azt kérdezi, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben valamely erdészeti vállalkozás ugyanazon járművekkel a telephelyétől számított 100 km sugarú körben és azon kívül is rendszeresen végez szállítási tevékenységet, a) e rendelkezés értelmében e szállítási tevékenységek mindegyike mentesül az e rendeletben foglalt általános szabályok alkalmazása alól, vagy b) csak azok, amelyek nem lépik át e kört, vagy c) egyik sem.

58. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a Pricoforest felelősségéről való döntéshozatalhoz szükséges e kérdés megválaszolása. Ha az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján az e vállalkozás által a szóban forgó járművekkel végzett valamennyi szállítási tevékenység mentesül az e rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályok alól, akkor a vállalkozás nem tehető felelőssé e szabályok megsértéséért a szóban forgó két szállítási tevékenység során, függetlenül attól, hogy azok a telephelytől számított 100 km sugarú körben történtek-e vagy sem. Ezzel szemben, ha a Pricoforest által ugyanezen járművekkel végzett szállítási tevékenységek egyike sem tartozhat e kivétel alá, akkor minden esetben felelősséggel tartozna.

59. Az első kérdés elemzése során kifejtettem, hogy – amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia – azért gondolom, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szállítási tevékenységek nem tartoznak az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel hatálya alá, mert azok nem az erdészeti vállalkozás „saját tevékenységi körével [helyesen:

[41] Lásd a fenti 4. lábjegyzetet. A Pricoforest által a kérdést előterjesztő bíróság előtt benyújtott bizonyítékok alapján úgy tűnik, hogy e vállalkozás a szóban forgó járművekkel különböző időpontokban fát szállított a telephelyétől 30 km, 120 km, illetve 180 km távolságra lévő helyekre. Emellett emlékeztetek arra, hogy ugyanazon járműveket a telephelyétől 130 km-re egy külön szállítási tevékenység során állították meg és ellenőrizték. E szállítási tevékenységek közül legalább egyre a telephelyétől számított 100 km sugarú körben került sor, míg valószínűleg legalább egy másik ezen túl is terjedt, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.

vállalkozói tevékenységével] kapcsolatosak”. Ennek fényében nem vagyok biztos abban, hogy a második kérdésre még mindig szükséges választ adni. Mindazonáltal másodlagosan elemezni fogom.

60. A második kérdés mögött az úgynevezett „vegyes használatú járművel” kapcsolatos feltételezés húzódik meg. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja összefüggésében e fogalom olyan járműre vonatkozik, amelyet például egy erdészeti vállalkozás rendszeresen használ „a telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben” történő, a „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatos” áruszállításra, valamint olyan áruszállítására, amely nem felel meg e feltételeknek. Például egy erdészeti vállalkozás ugyanazt a járművet használhatja – tevékenységéhez kapcsolódóan – az erdészeti felszereléseknek az e körön belüli erdőterületekre és az azon túli erdőterületekre történő szállítására. Emellett e vállalkozás használhatja ugyanazt a járművet egyszer ilyen kiegészítő szállítási tevékenység végzésére, másszor pedig arra, hogy hengeres faanyagot szállítson ügyfelei részére a kitermelt fa fuvarozására irányuló (külön) tevékenység keretében.

61. A második kérdés tehát arra vonatkozik, hogy az ilyen „vegyes használatú járművek” esetében alkalmazható-e, és ha igen, milyen mértékben az említett rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivétel. Véleményem szerint ez egy átfogó kérdés. Valójában ugyanezt a kérdést fel lehet tenni az e rendeletben előírt valamennyi kivétel tekintetében. A jelen ügy szempontjából kizárólag erre a rendelkezésre összpontosítok, bár érvelésem nagyrészt más kivételekre is alkalmazható.

62. E tekintetben számomra egyértelmű, hogy – amint azt a Bizottság állítja – az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontját nem lehet úgy értelmezni, hogy amennyiben egy járművet egyszerre használnak az e rendeletben foglalt feltételeknek megfelelő és nem megfelelő szállítási tevékenységekre, akkor *e tevékenységek mindegyike* mentesülhet az e rendeletben foglalt általános szabályok alól (lásd a fenti a) lehetőséget).

63. Emlékeztetnék arra, hogy mint az e szabályok alóli kivétel, a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja „nem értelmezhető akként, hogy hatásai túlnyúlnak azon, ami az általa garantálni kívánt érdekek védelmének biztosításához szükséges”.[42] Az előző pontban ismertetett értelmezés pontosan erre az eredményre vezetne. Ez azt jelentené, hogy az erdészeti vállalkozások pusztán azáltal, hogy ugyanazokat a járműveket használják mindenféle szállítási tevékenységhez, általános mentességet élvezhetnének ugyanazon szabályok alól. Ez túlmutatna az uniós jogalkotó azon szándékán, hogy önmagában az erdőgazdálkodást ösztönözze.[43] A fenti 51. és 52. pontban kifejtett okok miatt ez veszélyeztetné az 561/2006 rendelet által kitűzött célok elérését is.

[42] Lásd a fenti 42. pontot.

[43] Lásd a fenti 40. pontot.

64. A lengyel kormány[44] és nyilvánvalóan az ISCTR[45] álláspontjával ellentétben azt sem gondolom, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján a „vegyes rendeltetésű járművekkel„ végzett *szállítási tevékenységek egyike sem* mentesülhet az említett rendelet szabályai alól (lásd a fenti c) lehetőséget).

65. Véleményem szerint egy ilyen értelmezés túlságosan formalista, túlzó és az érintett vállalkozások számára potenciálisan terhes lenne. Ahhoz ugyanis, hogy a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivétellel élhessenek, a gyakorlatban két különálló járműparkot kellene használniuk, egyet az e rendelkezésben foglalt feltételeknek megfelelő szállítási tevékenységre, egyet pedig a más típusú szállítási tevékenységekre.

66. Valójában a Bizottsággal együtt úgy vélem, hogy a helyes értelmezés a fenti b) lehetőségnek felel meg. A vegyes használatú járművek az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivétel alapján akkor mentesülhetnek az e rendeletben a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozóan megállapított általános szabályok alól, *ha az említett rendelet feltételeinek megfelelő szállítási tevékenységre használják e járműveket*. Ezzel szemben, ha azokat másfajta szállítási tevékenységre használják, ez a kivétel nem alkalmazható.

67. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a jármű vezetőjének nem kell betartania a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokat, amíg az érintett erdészeti vállalkozás vállalkozói tevékenységével kapcsolatosan szállít árut a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben. Másrészt tiszteletben kell tartania ezeket a szabályokat, amikor az árukat az e sugarú körön kívülre szállítja, vagy amikor a szállítás nem az erdészeti tevékenységhez kapcsolódik.

68. Ezt az értelmezést véleményem szerint a Bíróság ítélkezési gyakorlatának fényében értelmezve az 561/2006 rendelet szövege, célkitűzései és általános logikája is alátámasztja.

69. *Először* is, az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése felsorolja az egyes járművekkel történő „szállítás esetében” [engedélyezhető] esetleges kivételeket. E rendelkezés annak lehetőségét biztosítja a tagállamok számára, hogy egyes *szállítási tevékenységeket* kizárjanak az említett rendelet szabályai alól, de a *járműveket* önmagukban nem zárhatják ki. Amint azt a fenti 39. pontban jeleztem, ez a rendelkezés „egyedi tulajdonságokkal rendelkező belföldi fuvarozási tevékenységekre” vonatkozik.[46]

70. Ennek megfelelően a 13. cikk (1) bekezdésében meghatározott kivételek alkalmazása szempontjából az számít, hogy egy adott időpontban egy járművet a kérdéses rendelkezésben meghatározott célokra használnak-e, és nem az, hogy a fennmaradó időben hogyan használják. Úgy tűnik, hogy ez összhangban van a Bíróságnak az említett cikkre vonatkozó saját értelmezésével. A Deutsche Post és társai ítéletében[47] a Bíróság többek között megállapította, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában foglalt kivétel, amely

[44] E kormány azt állítja, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kivétel alkalmazásához a járművet *soha* nem használhatják a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú kört meghaladó szállítási tevékenységre.

[45] Bár az ISCTR nem nyújtott be írásbeli beadványokat a Bírósághoz, megjegyzem, hogy lényegében e közigazgatási szerv is úgy véli, hogy a Pricoforest nem hivatkozhat a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivételre a 2020 augusztusában járművek igénybevételével végzett két szállítási tevékenység tekintetében, mivel ugyanezeket a járműveket egy másik, 2020 szeptemberében, a telephelyétől 130 km-re történő *külön szállítási tevékenység* során megállították és ellenőrizték. Nyilvánvalóan így az ISCTR úgy véli, hogy mivel ezeket a járműveket legalább egyszer a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön kívül használták, a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti kivétel *egyáltalán nem alkalmazható*, még olyan tevékenységek tekintetében sem, amelyek megfelelhetnek az ott meghatározott feltételeknek.

[46] Lásd: 3820/85 rendelet huszonkettedik preambulumbekezdése.

[47] 2019. november 21-i ítélet (C-203/18 és C-374/18, EU:C:1991:999).

különösen az „egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó küldemények” kézbesítésére használt járművekre vonatkozik, „csak azokra a járművekre” vonatkozik, „[…] amelyeket kizárólag *a konkrét szállítási tevékenység során* az egyetemes postai szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak”. [48] Ebből az érvelésből közvetve az következik, hogy a Bíróság szerint ugyanaz a jármű az bizonyos időpontokban az említett kivétel hatálya alá tartozhat, máskor pedig – az általa szállított postai küldemények típusától függően – azon kívül is eshet. [49]

71. Továbbá, amikor konkrétan a 13. cikk (1) bekezdése c) pontjának megfogalmazására kerül sor, semmi sem utal arra, hogy egy adott járművet kizárólag az e rendelkezésben meghatározott típusú szállítási tevékenységre kell használni, különben a kivétel nem alkalmazható. [50]

72. *Másodszor*, ezt a szó szerinti értelmezést véleményem szerint az 561/2006 rendelet általános logikája is alátámasztja. Az említett rendelet lényegében olyan korlátokat állapít meg, amelyek bizonyos közúti szállítási tevékenységekre alkalmazandók, másokra viszont nem, azok objektív jellemzőitől függően. Ezek a jellemzők gyakran magára a járműre vonatkoznak, de a jármű konkrét használatára is, például a szállított személyek/áruk típusára/mennyiségére. Ugyanazon járművet értelemszerűen többféleképpen is lehet használni, némelyik szabályozott szállítási tevékenységnek minősül, némelyik pedig nem. Valójában, amint arra a Bizottság is rámutat, e rendelet egyik rendelkezését, nevezetesen a 6. cikk (5) bekezdését – amelyre rövidesen visszatérek – éppen azért fogadták el, hogy „a rendelet hatálya alá tartozó és azon kívül eső tevékenységet egyaránt folytató gépjárművezetőkkel kapcsolatos nehézségeket kezeljék”. [51]

73. *Harmadszor*, ez az értelmezés összeegyeztethető az 561/2006 rendelet céljaival. Emlékeztetek arra, hogy az uniós jogalkotó „kívánatosnak” ítélte, hogy a tagállamok számára lehetőséget biztosítson arra, hogy kizárjanak bizonyos, különösen az erdészeti vállalkozások által végzett szállítási tevékenységeket, mivel ezek a tevékenységek nem vetnek fel aggályokat a verseny torzulása, az érintett munkavállalók szociális körülményei vagy a közúti biztonság tekintetében. Az a tény, hogy a szóban forgó szállítási tevékenység végzésére használt járművet történetesen másfajta szállítási tevékenységekre is használják, véleményem szerint e tekintetben irreleváns.

[48] 2019. november 21-i Deutsche Post és társai ítélet (C-203/18 és C-374/18, EU:C:2019:999, 60. pont) (kiemelés tőlem).

[49] Lásd ugyanebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet (C-222/12, EU:C:2014:142, 35. pont). A Bíróság ítélkezési gyakorlata más arra utaló jeleket is tartalmaz, hogy nem a járművek önmagukban, hanem e járművek bizonyos „mozgásai” vannak kizárva, függetlenül attól, hogy más alkalommal milyen más célokra használják őket. Lásd például ezen ítélet 47. pontját: „[…] a járművek üresen, valamint az említett szállítások előkészítése keretében való közlekedése szintén [a szóban forgó kivétel] hatálya alá tartozik.”

[50] Ezzel szemben megjegyzem, hogy amikor az uniós jogalkotó ki akarta zárni, hogy egy járművet „vegyes célú járműként” használjanak, akkor kifejezetten ilyen kifejezést használt (lásd különösen az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének e) pontját: „olyan járművek, amelyeket *kizárólag* […] szigeteken vagy az ország felségterületének többi részétől elszigetelt […] régiókban *használnak […]*” (kiemelés tőlem). Igaz, hogy amint azt a fenti 33. lábjegyzetben kifejtettem, a Bizottság egyszer azt az álláspontot képviselte, hogy a Parlament által javasolt, a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott feltétel, miszerint a szállítási tevékenység az érintett vállalkozás „saját vállalkozási tevékenységének részét képezi”, „kizárja, hogy az ilyen járműveket más közúti szállítási tevékenységre használják”. Ez azonban, véleményem szerint, csupán helytelen szóhasználat. A Bizottság minden bizonnyal úgy értette, hogy az e rendelkezésben foglalt kivétel nem vonatkozik az erdészeti vállalkozások által végzett közúti szállítási tevékenységekre, amelyek nem képezik „saját vállalkozási tevékenységük részét”.

[51] A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (COM(2001) 0573 végleges) (HL 2002. C 51E., 234. o.), indokolás, 31. bekezdés. Ebből az indokolásból az is következik, hogy a javaslat előkészítése során a Bizottság megvitatta a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó általános szabályok alóli kivételek törlésének lehetőségét, valamint az egy napon belüli „vegyes célból történő vezetés” megtiltásának lehetőségét, és *mindkét lehetőséget elutasították*.

74. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság aggodalmának ad hangot. Véleménye szerint, ha az 561/2006 rendelet szabályait csak egy adott járművel végzett egyes szállítási tevékenységekre alkalmazzák, míg más tevékenységek a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja alapján kivételt képeznek, hogyan biztosíthatók az érintett járművezetők munkafeltételei és a közúti biztonság? [52]

75. Ezek az aggályok kétségtelenül jogosak. A vezetés befolyásolja az ember fáradtsági állapotát – és ez nyilvánvalóan attól függetlenül így van, hogy az adott közúti szállítási tevékenység az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik-e vagy sem. Ha ugyanis ugyanaz a járművezető ugyanazon járművel ugyanazon a napon vagy ugyanazon a héten az említett rendelet hatálya alá tartozó és a rendelet hatálya alól kivett szállítási tevékenységet egyaránt végez, elméletileg az említett rendelet által előírt legfeljebb napi 9 óránál vagy heti 56 óránál *többet* vezetne, és ezzel veszélyeztetné magát és másokat.

76. Véleményem szerint azonban az uniós jog megfelelő biztosítékokat tartalmaz annak érdekében, hogy ez a forgatókönyv elkerülhető legyen, és hogy a munkakörülményeket és a közúti biztonságot megőrizzék.

77. *Egyrészt* a közúti közlekedésben használt gépjárművek vezetőinek munkaidejét nem csak az 561/2006 rendeletben foglalt szabályok korlátozzák. E szabályokat ugyanis kiegészítik a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelvben [53] foglaltak. Ez az irányelv a tagállamokban székhellyel rendelkező, az említett rendelet hatálya alá tartozó közúti szállítási fuvarozásban részt vevő vállalkozások által foglalkoztatott utazó munkavállalókra vonatkozik. [54] A rendelet többek között korlátozásokat vezet be e személyek átlagos heti munkaidejére vonatkozóan. Az irányelv 4. cikkének a) pontja értelmében a heti átlagos munkaidő nem haladhatja meg a 48 órát. A maximális heti munkaidő csak akkor hosszabbítható meg 60 órára, ha az négy hónap átlagában nem haladja meg a heti 48 órát. [55] E rendelet 5. cikke arra is kötelezi a tagállamokat, hogy hozzák meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy ezek a személyek semmilyen körülmények között ne dolgozzanak szünet nélkül folyamatosan hat óránál többet.

78. E tekintetben megjegyzem, hogy a 2002/15 irányelv 3. cikkének a) pontja értelmében a „munkaidő" magában foglalja „a közúti fuvarozási tevékenységre fordított teljes időt", különösen a „vezetést" – függetlenül attól, hogy egy adott szállítási tevékenység az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik-e, vagy ki van zárva alóla. Ennélfogva véleményem szerint, ha egy adott járművezető ugyanazt a járművet használva munkája során az e rendelet hatálya alá tartozó és nem tartozó szállítási tevékenységet egyaránt végez, azt az időt, amelyet az utóbbi szállítás során vezetéssel tölt el, *ugyancsak bele kell számítani a „munkaidejébe"* az említett irányelvben meghatározott korlátok és kötelező szünetek alkalmazásakor.

79. *Másrészt* az uniós jog biztosítja a hatóságok számára a munkafeltételek és a közúti biztonság megőrzésének gyakorlati ellenőrzésére szolgáló eszközöket. *Először* is, véleményem szerint, ha egy járművet nem kizárólag az 561/2006 rendelet hatálya alá nem tartozó szállítási

[52] E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság különösen arra hivatkozik, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikke nemcsak a napi, hanem a heti pihenőidőt is előírja a járművezetők számára. Ha egy adott héten bizonyos szállítási tevékenységekre alkalmazandók e rendelet szabályai, míg másokra nem, ez e bíróság szerint lehetetlenné tenné annak ellenőrzését, hogy a járművezető e héten ténylegesen részesült-e a heti pihenőidőben.

[53] 2002. március 11-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2002. L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 224. o.).

[54] Lásd a 2002/15 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését.

[55] Következésképpen, míg az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek tekintetében e rendelet 6. cikkének (2) bekezdése – amint azt már korábban jeleztem – úgy rendelkezik, hogy a heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, azt is meghatározza, hogy *a 2002/15 irányelvben meghatározott heti maximális munkaidő semmiképpen sem léphető túl.*

tevékenységekre használnak,[56] hanem azt „vegyes célú járműként” használják, és *bizonyos időszakokban* mentesül az e rendeletben a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozóan megállapított szabályok alól, akkor e járműbe a 165/2014 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése alapján menetíró készüléket kell szerelni és azt *folyamatosan* használni kell.[57]

80. *Másodszor*, amint azt a Bizottság állítja, az 561/2006 rendelet 6. cikkének (5) bekezdése értelmében, amelyet az előbb röviden említettem, a járművezetőnek az e rendelet hatálya alá nem tartozó szállítási tevékenységek keretében „vegyes használatú jármű” vezetésével töltött időt külön tachográf-bejegyzésben („egyéb munka”) kell rögzítenie.[58] Ez a nyilvántartás a menetíró készülék által rögzített egyéb adatokkal és az érintett vállalkozás által benyújtott bizonyítékokkal együtt lehetővé teszi a hatóságok számára annak ellenőrzését,[59] hogy azok a vezetéssel töltött időszakok, amelyek során nem tartották be az 561/2006 rendelet szabályait, ténylegesen megfelelnek-e az e szabályok alóli kivétel tárgyát képező szállítási tevékenységnek, például a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja alapján.[60] Lehetővé teszi számukra azt is, hogy ellenőrizzék a 2002/15/EK irányelv szabályainak betartását.

81. A fentiekre tekintettel a második kérdésre álláspontom szerint azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében, ha valamely erdészeti vállalkozás egy járművet rendszeresen használ „a telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben” „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatos” áruszállításra –– ahogyan az említett rendelkezés előírja – és olyan szállításra, amely e feltételeknek nem felel meg, csak az első kategóriába tartozó szállítás mentesíthető az említett rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályok alól. Emellett a 165/2014 rendelet 3. cikkének (1) bekezdésével összhangban az ilyen járműbe menetíró készüléket kell beszerelni és azt folyamatosan használni, valamint a jármű vezetőjének a szabályok alól mentes szállítási tevékenységek végzésével töltött időt az 561/2006/EK rendelet 6. cikkének (5) bekezdése értelmében „egyéb munkaként” kell nyilvántartania.

[56] Amennyiben a járművet kizárólag így használják, a 165/2014 rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján mentesülhet a menetíró készülékkel való felszerelés kötelezettsége alól.

[57] Lásd ebben az értelemben: 1992. június 25-i British Gas ítélet (C-116/91, EU:C:1992:277, 21. pont); 2021. szeptember 9-i Ministère public (Területen kívüli szankciók) ítélet (C-906/19, EU:C:2021:715, 27–39. pont). Már csak azért is, mert az 561/2006/EK rendeletben meghatározott szabályoknak való megfelelést minden olyan szállítási tevékenység esetében ellenőrizni kell, amely során azok alkalmazandók, és mert a menetíró által gyűjtött adatok hasznosak annak meghatározásához, hogy egy adott szállítási tevékenység mentesül-e (lásd a 80. pontot).

[58] Lásd ugyanezen kötelezettség tekintetében a 165/2014 rendelet 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontját. Lásd többek között: 2021. szeptember 9-i Ministère public (Területen kívüli szankciók) ítélet (C-906/19, EU:C:2021:715, 35. és 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[59] A 165/2014 rendelet 36. cikkéből következik, hogy a járművezetőnek – a felhatalmazott ellenőrző tisztviselő kérésére – megfelelő formában be kell tudnia mutatni a járművezetési tevékenységét igazoló bizonyítékokat az adott napra és az azt megelőző 28 napra vonatkozóan. Ezt a kötelezettséget a „vegyes használatú jármű” esetében is tiszteletben kell tartani (lásd ebben az értelemben: 2021. szeptember 9-i Ministère public (Területen kívüli szankciók) ítélet (C-906/19, EU:C:2021:715, 39. pont).

[60] Megjegyzem, hogy az okos menetíró készülékek nemcsak a jármű által az adott szállítás során megtett távolságot rögzítik, hanem a GPS segítségével a jármű helyzetét is, nevezetesen a napi munkaidő kezdetének helyén, a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában és a napi munkaidő végének helyén (lásd a 165/2014 rendelet 8. cikkének (1) bekezdését). Így úgy tűnik számomra, hogy ha az erdészeti vállalkozás által használt járművet a telephelyétől számított 100 km sugarú körön kívül megállítanák és ellenőriznék, és ha ez a vállalkozás azt állítaná, hogy az elmúlt 28 napban vezetéssel töltött olyan időszakok, amelyek során nem tartották be az 561/2006 rendelet szabályait, az erdészeti tevékenységéhez kapcsolódó, e sugarú körön belül végzett áruszállításnak felelnek meg ténylegesen, a hatóságok ezen adatok alapján ellenőrizni tudnák, hogy teljesül-e legalább az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt utolsó feltétel.

V. Végkövetkeztetés

82. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a következő választ adja a Judecătoria Miercurea Ciuc (csíkszeredai helyi bíróság, Románia) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre:

1) A „vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körnek” 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 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett fogalma egy olyan földrajzi területre vonatkozik, amelyet az említett telephelytől számított 100 km sugarú, képzeletbeli kör határol.

2) Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében, ha valamely erdészeti vállalkozás egy járművet rendszeresen használ „a telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körben” „saját tevékenységi körével [helyesen: vállalkozói tevékenységével] kapcsolatos” áruszállításra –– ahogyan az említett rendelkezés előírja – és olyan szállításra, amely e feltételeknek nem felel meg, csak az első kategóriába tartozó szállítás mentesíthető az említett rendeletben a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan megállapított szabályok alól. Emellett a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 561/2006 rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének (1) bekezdésével összhangban az ilyen járműbe menetíró készüléket kell beszerelni és azt folyamatosan használni, valamint a jármű vezetőjének a szabályok alól mentes szállítási tevékenységek végzésével töltött időt az 561/2006/EK rendelet 6. cikkének (5) bekezdése értelmében „egyéb munkaként” kell nyilvántartania.