MICHAL BOBEK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. március 4.[1]

C-906/19. sz. ügy

FO
kontra
Ministère public

(a Cour de cassation [semmítőszék, Franciaország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Közúti szállítás – Szociális rendelkezések – 561/2006/EK és 3821/85/EGK rendelet – Az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének a) pontjában előírt, eltérést engedő rendelkezés – A »menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást 50 km-t meg nem haladó útszakaszon végző jármű« fogalma – Járművezető kötelezettségei a járművek vegyes használata esetén – Az 561/2006/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének hatálya – Területen kívüli szankciók – A 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos jogsértés kizárása – A bűncselekmények és büntetések törvényességének elve”

I. Bevezetés

1. Egy németországi székhelyű fuvarozási vállalkozás által üzemeltetett jármű Franciaországban történt közúti ellenőrzése során megállapították, hogy a járművezető Németországban úgy közlekedett, hogy a járművezetői kártyát nem illesztette be a jármű menetíró készülékébe. Ezért a vállalkozás vezetőjével szemben – a járművezetői kártya menetíró készülékbe való beillesztésének elmulasztásával elkövetett bűncselekmény miatt – Franciaországban büntetőeljárást folytattak. Az említett személlyel szemben első fokon 10 125 euró összegű bírságot szabtak ki. E határozatot a másodfokú bíróság helyben hagyta.

2. A jelen ügyben a Bíróságot az 561/2006/EK rendelet[2] és a 3821/85/EGK rendelet[3] értelmezésére kérik fel, annak meghatározása érdekében, hogy először is, a járművezető 3821/85 rendeletből eredő kötelezettségei alkalmazandók voltak-e az 50 km-nél rövidebb, illetve hosszabb útvonalakon egyaránt használt járművek vezetése esetén, másodszor pedig, hogy a szóban forgó jogsértő cselekmények miatt Franciaországban indítható-e büntetőeljárás akkor, ha azokat Németországban követték el.

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] 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.).

[3] A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i tanácsi rendelet (HL 1985. L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.).

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

1. A 3821/85 rendelet

3. A 3821/85 rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a jelen ügy tényállására alkalmazandó változata szerint:

„A járművezetőknek minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyákat, amikor járművet vezetnek, attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik. […]”

4. E rendelet 15. cikkének (7) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

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

i. az adott héten és az azt megelőző 15 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;

ii. járművezetői kártya, ha van ilyen a birtokában, és

iii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek e rendelet és a[z 561/2006] rendeletnek megfelelően.

2008. január1-je után azonban az i. és iii. pontokban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

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

i. a nevére szóló járművezetői kártyáját;

ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, melyet az adott héten és azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a[z 561/2006] rendeletnek megfelelően, és

iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

2008. január1-je után azonban az ii. pontban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

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

5. Az említett rendelet 19. cikke azt írta elő, hogy:

„(2) A tagállamok segítik egymást a rendelet alkalmazásában és a rendeletnek való megfelelés ellenőrzésében.

(3) A kölcsönös segítségnyújtás keretében a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai rendszeresen átadják egymásnak a rendelkezésükre álló adatokat a következőkről:

– a rendelet megsértése a nem a tagállam területén lakóhellyel rendelkezők által, és az ilyen jogsértések esetén alkalmazandó büntetések,

– egy tagállam részéről az ilyen jogsértéseket elkövető lakosokkal szemben alkalmazott szankciók, ha a jogsértést egy másik tagállamban követték el.”

6. A 3821/85 rendeletet hatályon kívül helyezte és felváltotta a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2014. L 60., 1. o.).

2. Az 561/2006 rendelet

7. Az 561/2006 rendelet jelen ügy tényállására alkalmazandó változatának 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

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

9. Az említett rendeletnek az ellenőrzési eljárásokról és szankciókról szóló V. fejezetében szereplő 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

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

Kivételes esetben, olyan jogsértés észlelése esetén:

– melyet nem az érintett tagállam területén követtek el, és

– melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,

a tagállamok 2009. január 1-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 szolgálatteljesítésének 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] rendelet vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó feladók, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.”

3. A 2006/22/EK irányelv

10. A 2006/22/EK irányelv[4] III. mellékletének a jelen ügy tényállására alkalmazandó változata az 561/2006 és a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértések általános körére vonatkozó, a súlyukhoz mérten kategóriákra bontott, iránymutatásokat tartalmaz. E melléklet a 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdése szerinti, az előző 28 napra vonatkozó információk bemutatásának hiánya miatti jogsértés („I 3” jogsértés) esetén a „nagyon súlyos” bűncselekményként való büntetendőséget ajánlja.

B. A francia jog

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

III. A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

12. 2013. április 2-án Versailles-ban (Franciaország) a közúti bűncselekmények megelőzéséért és visszaszorításáért felelős osztály tisztviselői egy Sengenthalban (Németország) székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozás által üzemeltetett jármű közúti ellenőrzését végezték.

[4] A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 102., 35. o.).

13. Az ellenőrzés során a tisztviselők felszólították a járművezetőt, hogy igazolja az adott napra és az azt megelőző 28 napra vonatkozó tevékenységét. Megállapították, hogy március 5-től 9-ig, majd március 14-től 16-ig, azaz kilenc napon keresztül a jármű úgy közlekedett, hogy a járművezetői kártyát nem illesztették be a menetíró készülékbe.

14. E tényállás alapján a fent hivatkozott vállalkozás vezetőjével (az alapeljárás vádlottjával) szemben a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének (1) bekezdése alapján vádat emeltek kilenc rendbeli, az említett napokon a járművezetői kártya menetíró készülékbe való beillesztésének elmulasztásával elkövetett bűncselekmény miatt.

15. A tribunal correctionnel de Versailles (versailles-i büntetőbíróság, Franciaország) megalapozottnak találta a tényállást, és 10 125 euró összegű bírságot szabott ki az alapeljárás vádlottjával szemben.

16. A cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság, Franciaország) a bűnösségre és a büntetésre vonatkozó döntést is helybenhagyta. A fellebbviteli bíróság előtt az alapeljárás vádlottja a francia büntetőbíróságok területi joghatóságának hiányára hivatkozott. Álláspontja szerint egyrészt, a terhére rótt bűncselekményeket – jóllehet Franciaországban állapították meg – Németországban követték el, mivel a jármű a neki felrótt azon napokon, amikor nem gondoskodott a járművezető kártya menetíró készülékbe történő beillesztéséről, Németországban volt. Másrészt – büntetőjog területiségének elve miatt – sem a francia jog, sem pedig az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése nem tette lehetővé a bűncselekményeket megállapító francia hatóságok számára, hogy a bűncselekmény elkövetőjével szemben büntetőeljárást folytassanak, mivel e bűncselekményeket az Unió valamely másik tagállamának területén követték el.

17. A cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) 2018. május 2-i ítéletében ezen érvelést elutasítva megállapította, hogy a közúti ellenőrzés során megállapított tényállás – a 3821/85 rendelet alkalmazása céljából elfogadott – közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének hatálya alá tartozik. A fellebbviteli bíróság hozzátette, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése kifejezett eltérést enged a büntetőeljárás területiségének elve alól. A fellebbviteli bíróság megállapította, hogy ezen eltérés kifejezetten az 561/2006 rendeletre vonatkozik és ebből azon következtetést vonta le, hogy az eltérés magában foglalja a 3821/85 rendelet megsértését is, mivel az 561/2006 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése vonatkozik a 3821/85 rendeletre is.

18. Ezt követően a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) elutasította az alapeljárás vádlottja által felhozott, a joghatóság hiányára alapított kifogást és helybenhagyta az elsőfokú eljárásban a közúti szállítás munkafeltételeire vonatkozó szabályozás megsértése miatt kiszabott 10 125 euró összegű bírságot.

19. A vádlott felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) ítéletével szemben. Az alapeljárás vádlottja, miután lényegében megismételte az első fokon kifejtett érvelését, azt kérte a Cour de cassationtól (semmítőszék, Franciaország), hogy a kérdés eldöntése érdekében terjesszen előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé. A vádlott azt is kifogásolja, hogy a cour d'appel de Versailles (versailles-i fellebbviteli bíróság) válasz nélkül hagyta azon érvelését, amely szerint nem követhette el a felrótt cselekményeket, mivel a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok nem alkalmazandók az 50 km-t meg nem haladó utakra. Álláspontja szerint az ilyen utak során a menetíró készülék „*out of scope*" (hatályon kívüli) állásba állítható és a járművezetők mentesülnek a járművezetői kártyájuk behelyezésének kötelezettsége alól.

20. E körülmények között a Cour de cassation (semmítőszék) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) [Az 561/2006] rendelet 19. cikke (2) bekezdésének rendelkezései, amelyek értelmében »[a] tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el«, kizárólag ezen rendelet megsértése esetén alkalmazandók, vagy a [165/2014] rendelettel felváltott [3821/85] rendeletbe ütköző jogsértésekre is?

2) Úgy kell-e értelmezni [az 561/2006] rendelet 3. cikkének a) pontját, hogy a járművezető abban az esetben térhet el a [165/2014] rendelettel felváltott [3821/85] 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 28 napra vonatkozó valamennyi információt, ha az adott járművet a 28 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?”

21. A francia kormány és az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. E kormány és a Bizottság a Bíróság által feltett kérdésekre is válaszolt írásban.

IV. Elemzés

22. A jelen indítvány az alábbi struktúrát követi. A kérdést előterjesztő bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre adandó válasszal kezdem, mivel a szankciók kérdésének vizsgálata előtt logikusabb meghatározni a 3821/85/EGK rendelet 15. cikkéből eredő járművezetői kötelezettségek jellegét és terjedelmét, mivel e járművek főszabály szerint az 561/2006 rendelet hatálya alá tartoznak, azonban néha 50 km-nél rövidebb útvonalakra is használják azokat (A). Ezt követően az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első – kifejezetten az említett kötelezettségek megsértésének szankcionálására területi joghatósággal rendelkező hatóságokra vonatkozó – kérdést vizsgálom (B).

A. Második kérdés: melyek voltak a 3821/85 rendelet alapján a vegyes használatú járművek vezetőinek kötelezettségei?

23. Második kérdésével az előterjesztő bíróság alapvetően arra keresi a választ, hogy a 3821/85 rendelet 15. cikkében[5] foglalt kötelezettségeket minden járművezetőnek folyamatosan tiszteletben kell-e tartania abban az esetben, ha ugyanaz a jármű „vegyes” használat tárgyát képezi, vagyis ha azt 50 km-nél rövidebb és hosszabb útvonalakra egyaránt használják. Különösen pedig, hogy e kötelezettségek terjedelmére milyen esetleges hatással jár az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában előírt eltérést engedő rendelkezés, ha az ilyen járműveket 50 km-nél rövidebb útvonalakon használják?

[5] Azóta a 165/2014 rendelet 34–36. cikke lépett a helyébe.

24. A francia kormány szerint a menetíró készülékkel felszerelt jármű vezetőjének a vezetési tevékenységét mindig igazolnia kell, beleértve tevékenységének azon részét is, amely az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában előírt eltérést engedő szabály hatálya alá tartozik, mivel tevékenységének egy részét a rendelet szabályozza.

25. A Bizottság szerint, ha egy jármű vegyes használatú, az ilyen jármű vezetőjének – amennyiben a járművet az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó szállítás keretében használja – a járművezetői kártyáját be kell helyeznie a menetíró készülékbe. Bár a járművezető a járművezetői kártyáját nem köteles beilleszteni, amikor a szabályozás „hatályán kívül" vezet, mindazonáltal alapvető fontosságú, hogy ez a vezetési idő „egyéb munkaként" a járművezető kártyáján rögzítésre kerüljön, függetlenül attól, hogy az automatikusan – a kártyának a vezetés ideje alatt, a szabályozás „hatályán kívüli" helyzetben a menetíró készülékbe történő beillesztésével – történik vagy pedig a menetíró készülék manuális funkciójának segítségével, a rendelet hatálya alá tartozó tevékenység újrakezdésekor.

26. Nagyrészt osztom a Bizottság elemzését.

27. Véleményem szerint, amennyiben a járművet nem *kizárólagosan* – az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontja értelmében vett – menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra használják, amelynél a szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik, hanem az *vegyes használat* tárgyát képezi, akkor a jármű teljes mértékben e rendelet hatálya alá tartozik. Következésképpen e jármű valamennyi vezetőjének teljesítenie kell a többek között a 3821/85 rendelet 15. cikkéből eredő kötelezettségeket, ideértve a járműnek az 50 km-nél rövidebb útszakasz keretében történő eseti használatát is.

28. Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy bár a 3821/85 rendelet 15. cikke értelmében a járművezetőknek fel kell jegyezniük a vezetési időt, az egyéb feladatokat, a rendelkezésre állást, a vezetési szüneteket és a napi pihenőidőket annak érdekében, hogy egy esetleges ellenőrzés során ellenőrizni lehessen, hogy minden járművezető betartja-e az 561/2006 rendelet II. fejezetében előírt, a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat, azonban e kötelezettségek terjedelme nem a járművezető személyétől vagy a teljesített szállítástól, hanem a használt *járműtől* függően változik. Az 561/2006 rendelet alkalmazhatósága ugyanis – amely maga feltételezi a 3821/85 rendelet alkalmazhatóságát és az abból eredő kötelezettségeket –[6] pozitív[7] és negatív[8] formában is a járművek jellemzőitől és/vagy különleges rendeltetésétől függően van meghatározva. Ebből tehát az következik, hogy az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó valamennyi jármű vezetőjére vonatkozott a 3821/85 rendelet 15. cikkéből eredő – a vezetéshez kapcsolódó különböző adatok nyilvántartására vonatkozó – kötelezettség.

29. Márpedig a vegyes használatú jármű teljes egészében az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozik, vagy vajon vonatkozhat rá az e rendelet 3. cikkének a) pontja szerinti eltérést engedő rendelkezés, amely szerint e rendelet nem alkalmazandó a közúti szállítást, „menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást" 50 km-t meg nem haladó útszakaszon végző járművekre?

6 A 3821/85 rendelet 3. cikkéből következik, hogy annak hatálya megegyezik az 561/2006 rendelet hatályával.

7 Az 561/2006 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése pontosítja, hogy a rendelet a közúti áruszállítás esetében akkor alkalmazandó, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3,5 tonnát, a közúti személyszállítás esetében pedig akkor, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán kilencnél több személy szállítására alkalmas és erre a célra szolgál.

8 Az 561/2006 rendelet 3. cikke a járműtípusoktól függően, bizonyos eltérő rendelkezéseket állapít meg. Az alapügyben hivatkozott eltérést engedő rendelkezésen kívül azon járművek, amelyekre az 561/2006 rendelet nem alkalmazandó, a 3. cikk szerint például azok a járművek, amelyek megengedett legnagyobb sebessége nem haladja meg a 40 km/óra sebességet; a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem járművei, az orvosi célra használt járművek vagy „kereskedelmi járművek, amelyek […] veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják". Lásd még az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdését.

30. Véleményem szerint ezt az eltérést engedő rendelkezést nem lehet úgy értelmezni, hogy az magában foglalja bizonyos járművek 50 km-nél rövidebb útszakaszokon történő, eseti használatát. Csak a kizárólagosan menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző azon járművek használatára vonatkozik, amelyek 50 km-t meg nem haladó útszakaszon közlekednek.

31. Először is az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az eltérést engedő rendelkezés nem értelmezhető akként, hogy hatásai túlnyúlnak azon, ami az általa garantálni kívánt érdekek védelmének biztosításához szükséges. Ráadásul ezen eltérések hatályát a szóban forgó szabályozás célkitűzéseinek fényében kell meghatározni.[9] Ebből következik, hogy az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában előírt eltérést szigorúan kell értelmezni.

32. Végül az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontja csak a „menetrend szerinti" személyszállítási szolgáltatást „végző" azon járművek használatára vonatkozik, amelyek 50 km-t meg nem haladó útszakaszon közlekednek. E megfogalmazás azt sugallja, hogy ezen eltérést engedő rendelkezés csak azokra a járművekre vonatkozik, amelyeket *kizárólagosan* arra szántak, hogy az utasokat 50 km-nél rövidebb rövid útszakaszokon „meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon" szállítsanak.[10] Közelebbről ez jelentheti a városi közlekedésre használt járműveket, az iskolabuszokat, amelyek az iskolásokat az otthonukból az iskolába vagy az iskolából az otthonukba szállítják, vagy olyan buszokat, amelyek a munkavállalókat szállítják az otthonukból a munkahelyükre vagy onnan az otthonukba.[11] Nem tartoznak tehát az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának hatálya alá azok a különjáratok,[12] amelyek – különösen mivel „menetrend szerinti" szolgáltatást nem biztosítanak – a fuvarozó kezdeményezésére rövid útvonalon, utasok szállításra szolgálnak.[13]

33. Az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának ettől eltérő (feltehetően tágabb) értelmezése nemcsak a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására vonatkozó rendelet céljaival lenne ellentétes, hanem a járművezetők és a szállítási vállalkozások vezetői jogbiztonságának követelményével is.

34. Elképzelhető ugyanis egy olyan forgatókönyv, amelyben ugyanaz a járművezető a járművet egy 50 km-t meghaladó hosszúságú útra, majd rögtön azt követően (vagy azt közvetlenül megelőzően) egy (vagy több) 50 km-nél rövidebb útvonalra használta. A munkakörülmények javításával és a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos célkitűzések szükségképpen megkövetelik, hogy e konkrét járművezető a vezetéshez kapcsolódó valamennyi adatát nyilvántartásba vegye annak érdekében, hogy az ellenőrzést végző hatósági személyek ellenőrizni tudják, hogy a járművezető – függetlenül az e járművel megtett út típusától – nem sértette-e meg az 561/2006 rendelet

9 Lásd például: 2013. október 3-i Lundberg ítélet (C-317/12, EU:C:2013:631, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

10 Amint az 561/2006 rendelet 4. cikkének n) pontjában foglalt „rendszeres szolgáltatás" meghatározásából következik, amely – a jelenleg már hatályon kívül helyezett – az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet (HL 1992. L 74., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 306. o.) 2. cikkének 1. pontjára utal.

11 Lásd például: 2017. március 2-i Casa Noastră ítélet (C-245/15, EU:C:2017:156), amelyben a Bíróság megállapította, hogy a dolgozóknak az otthonuk és a munkahelyük között, a munkáltatójuk által szervezett, 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történő szállítása az 561/2006 rendelet 3. cikkének a) pontjában szereplő kivétel hatálya alá tartozik,.

12 Lásd a különjárat fogalmának a 684/92 rendelet 2. cikkének 2. pontjában szereplő meghatározását.

13 Lásd e tekintetben: 1998. április 30-i Clarke & Sons és Ferne ítélet (C-47/97, EU:C:1998:185), amelyben a Bíróság megállapította, hogy az olyan személyszállítási szolgáltatás, amelyet egy utazásszervező által végzett, összesített foglalás keretében több alkalommal, egy repülőtér és egy szálloda közötti egyszerű odautazásra nyújtanak, adott esetben turisztikai látványosság területén történt megállással és előzetesen meghatározott pontos útvonal nélkül, nem minősül az 561/2006 rendeletet megelőző rendeletben foglalt eltérést engedő rendelkezés értelmében vett, menetrend szerinti szolgáltatásnak.

II. fejezetének rendelkezéseit.[14] Egy jármű vezetése ugyanis, még ha rövid útszakaszon történik is, a járművezető olyan tényleges tevékenységgel töltött időszakának minősül, amely befolyásolhatja a vezetést, és amelynek során saját idejével nem rendelkezik szabadon.[15]

35. Hasonlóképpen, egy ellenőrzés esetén – ahogyan úgy tűnik, az alapügyben is – eltérések mutatkozhatnak a megelőző huszonnyolc nap *járműre* vonatkozó és a *járművezetőre* vonatkozó adatai között, különösen abban az esetben, ha *out of scope* állásban használták a készüléket. Mivel az ilyen eltérések néha az 561/2006 rendelet II. fejezetében előírt különböző időtartamok megsértését rejthetik a jármű vegyes használatúként való feltüntetése mögé, amely megengedi a menetíró készülék *out of scope* állásba helyezését és a vonatkozó adatok rögzítési kötelezettségének mellőzését, így a járművezetőnek (és a jelen ügyben a vállalkozás vezetőjének) az érdeke a jármű használatára vonatkozó bizonyító erejű dokumentumok bemutatásával az eltérések igazolása. Az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának javasolt értelmezése tehát alkalmas arra, hogy erősítse a járművezető és a vállalkozás vezetőjének jogbiztonságát.

36. Ebből következik, hogy amennyiben az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó gépjármű vegyes használatban van, akkor az e járművet vezető valamennyi járművezetőre vonatkoznak a 3821/85 rendelet 15. cikkében előírt kötelezettségek.

B. Első kérdés: ki szankcionálhat?

37. A kérdést előterjesztő bíróság első kérdésével alapvetően arra vár választ, hogy mely illetékes hatóságok jogosultak a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértések üldözésére: csak azon tagállam hatóságai, ahol a jogsértést elkövették, vagy azon állam hatóságai is, amelynek területén nem követték el a bűncselekményt, azonban az elkövetést megállapították?

38. Véleményem szerint e kérdésre nem szükséges válaszolni, mivel – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálatra is figyelemmel – úgy tűnik, hogy a szóban forgó jogsértést *egyidejűleg* francia területen követték el *és* állapították meg, ami ily módon lehetővé teszi ezen állam hatóságai számára a jogsértés elkövetőjének szankcionálását, mivel erre a nemzeti jog megfelelő jogalapot ír elő (1). Mindazonáltal – a teljesség kedvéért – úgy vélem, hogy a tagállam az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése alapján – az elkövetett jogsértés és e tagállam közötti kapcsolat hiányában – nem szankcionálhatja a 3821/85 rendelet megsértését (2).

1. Milyen jogsértés és mely területen?

39. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy az alapeljárás vádlottjával szemben 10 125 euró összegű pénzbüntetést szabtak ki amiatt, hogy *Németországban* kilenc alkalommal megvalósította a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkének (1) bekezdésébe ütköző, a járművezetői kártya menetíró készülékbe való beillesztésének elmulasztásával elkövetett bűncselekményt. Ugyanakkor az előzetes döntéshozatal iránti kérelem e bűncselekmény elkövetési helyeként kifejezetten csak *Versailles-t* (Franciaország) említi. Egyébiránt a kérdést előter-

[14] Lásd még e tekintetben analógia útján az 561/2006 rendelet 6. cikkének (5) bekezdését is, amely úgy rendelkezik, hogy minden járművezetőnek „egyéb munkaként" kell bejegyeznie minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt. Lásd még: 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet (C-297/99, EU:C:2001:37), amelyben a Bíróság az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó A jármű vezetőjét arra kötelezte, hogy a teljes járművezetői tevékenységét jegyezze fel, ideértve azt az esetet is, amikor azt a munkavégzése keretében a rendelet hatálya alá nem tartozó B járművön végzi.

[15] Lásd továbbra is analógia útján: 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet (C-297/99, EU:C:2001:37, 37. pont).

jesztő bíróság előadja még, hogy a francia jogban a közlekedési törvénykönyv L. 3315-5. cikkében foglalt jogsértés megfelel jogsértés 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdésében szereplő meghatározásának, amely nem a járművezetői kártya menetíró készülékbe történő behelyezésének hiányával valósul meg, hanem a megelőző huszonnyolc napra vonatkozó információk bemutatásának hiányával.

40. Ezen eltérések számomra némileg zavarossá teszik a nemzeti hatóságok által megállapított jogsértés pontos jellegét. E személy ellen azért indult bűncselekmény miatt büntetőeljárás, mert a járművezetői kártyát – amint azt a francia jog előírja – nem helyezte a menetíró készülékbe, amely cselekményt Franciaországban állapították meg, de azt – ismétlődő jelleggel –Németországban követte el? Vagy azért, mert – Franciaországban – a 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdését megsértve nem tudta bemutatni az ellenőrzést megelőző huszonnyolc napra vonatkozóan megkövetelt információkat?

41. E kérdések megválaszolása a nemzeti bíróságok feladata. Úgy tűnik azonban, hogy az alapeljárás *formailag* az első forgatókönyv keretébe illeszkedik, jóllehet az valójában *tartalmilag* a második forgatókönyvet követi.

42. Mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy az uniós jog az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járművek vezetői számára nem írja elő minden körülmények között, hogy rendelkezzenek járművezetői kártyával. Ugyanis nemcsak hogy nem minden jármű rendelkezik járművezetői kártyával működő menetíró készülékkel,[16] hanem a 3821/85 rendelet 15. cikke (7) bekezdése a) pontjának ii. alpontja kifejezetten pontosítja is, hogy az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére a járművezetőnek (logikusan) csak akkor kötelező bemutatni járművezetői kártyát, „ha van ilyen a birtokában”.[17] Ezzel szemben, amint arra fentebb emlékeztettünk,[18] az 561/2006 rendelet II. fejezetében előírt szabályok helyes alkalmazásának biztosítása érdekében a járművezető köteles a releváns információkat feljegyezni (és ellenőrzés esetén azokat bemutatni). E célból a 3821/85 rendelet 15. cikkének (7) bekezdése többfajta bizonyító erejű dokumentumot említ, az adatrögzítő lapoktól a járművezetői kártyáig, illetve sokkal egyszerűbben a folyamatban lévő napra és az azt megelőző 28 napra vonatkozó „bármely kézi feljegyzés[ig] és kinyomat[ig]”.

43. Ebből következik, hogy a menetíró készülékbe beillesztett járművezetői kártya hiánya önmagában nem minősül a 3821/85 rendelet megsértésének.[19] Ebből az is következik, hogy a rendelet 15. cikkének (7) bekezdésében előírt kötelezettségek megsértése abban áll, hogy valaki *nem képes bemutatni* a jármű – az ellenőrzést megelőző huszonnyolc belül történt – megfelelő használatát igazoló, *bizonyító erejű dokumentumokat*.[20]

[16] A járművezetői kártyáról a 3821/85 rendeletnek az analóg menetíró készülékre vonatkozó I. melléklete nem rendelkezik. Ebben az esetben a munkáltató kizárólag az adatrögzítő lapot állítja ki az e mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművek vezetői számára.

[17] Lásd még a 3821/85 rendelet 14. cikkének (3) bekezdését, amelynek értelmében valamely tagállam még az I. B. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel (digitális menetíró készülék) felszerelt járművek esetén is *megkövetelheti*, hogy az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járművezető rendelkezzen a járművezetői kártyával.

[18] A jelen indítvány 28. pontja.

[19] Ahogyan azt a 2006/22 irányelv III. melléklete is megerősíti, amely ilyen büntetendővé nyilvánítást nem irányoz elő.

[20] I 3 jogsértés, amelynek a büntetendővé nyilvánítását a 2006/22 irányelv III. melléklete írja elő (lásd a jelen indítvány 10. pontját).

44. Márpedig, ahogyan arra a Bizottság helyesen rámutatott, az ilyen jogsértést szükségszerűen azon tagállam területén követik el, amelyik azt megállapítja. Mivel e tagállam ehhez megfelelő jogalappal rendelkezik, így e tagállam hatóságai a büntetőjog területiségének elve alapján jogosultak szankció kiszabására az elkövetővel szemben, ideértve azt az esetet is, amikor az elkövető külföldi illetőségű.[21]

2. Az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének hatályáról

45. Bár véleményem szerint az előterjesztő bíróság első kérdésére – mivel az a jogvita eldöntéséhez nem szükséges – nem kell formálisan válaszolni, én azonban – az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések relevanciájának vélelmére és a főtanácsnokok feladataira figyelemmel – röviden válaszolok arra.

46. Az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdése 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”. A 19. cikk (2) bekezdésének szövege tehát egyértelműen *e rendelet* megsértésére utal.

47. Az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének szövegével szemben a francia kormány és a Bizottság lényegében a rendszertani és teleologikus értelmezésre támaszkodik, és abból azt a következtetést vonja le, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy mind e rendelet, mind pedig a 3821/85 rendelet megsértését szankcionálják, amennyiben az említett jogsértéseket a területükön megállapítják, még ha azokat egy másik tagállamban vagy harmadik államban követték is el. Ezen érdekeltek szerint e két rendelet elválaszthatatlan egységet alkot. Az 561/2006 rendelet hatékony érvényesülése a 3821/85 rendelet alkalmazásán alapul, mivel a végrehajtása szükségessé teszi a menetíró készülék használatát. Ezenkívül – figyelemmel e két rendelet által követett célkitűzések azonosságára – nemcsak logikus, hanem – a közúti szállítási tevékenységek határokon átnyúló jellegére tekintettel – szükséges is lehetővé tenni a tagállam hatóságai számára, hogy szankcionálják a tagállam területén megállapított két rendelet megsértését, ellenkező esetben ugyanis nemcsak a jogsértések, hanem a balesetek száma is emelkedne.

48. A Bizottság – az előkészítő munkálatok fényében – különösen azt hangsúlyozza, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében a 3821/85 rendeletre történő kifejezett utalás hiánya nem volt szándékos. Bár a bizottsági rendelet eredeti javaslatában nem szerepelt semmilyen „területenkívüliségre vonatkozó kikötés”, ennek oka az, hogy ilyen kikötésre – bármilyen területen kívüli jelleg hiányában – ténylegesen nincs szükség. A 19. cikk nem csak egy nemzeti szankciós rendszer létrehozására, hanem az Unió egész területén alkalmazandó uniós szankciórendszer létrehozására irányul. Ennek keretében a tagállamok – amennyiben nemzeti rendszerük azt számukra lehetővé tette – már szankciókat írhattak elő a területükön az illetékes nemzeti hatóságaik által egyszerűen megállapított jogsértésekre. A jogalkotási munkálatok során egy – a Bizottság javaslatában nem szereplő – új (2) bekezdés bevezetésének eredetileg csak az volt a célja, hogy ezt a lehetőséget kötelezettséggé alakítsa. Ezt követően az 19. cikk (2) bekezdésének azon szövege, amely az 561/2006 rendeletbe került, a kötelezettség hiányának irányába változott.

[21] Lásd e tekintetben a 3821/85 rendelet 19. cikke (3) bekezdésének első francia bekezdését.

49. Nem értek egyet ezzel a megközelítéssel. Az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdését véleményem szerint nem lehet úgy értelmezni, hogy annak hatálya – kizárólag az e rendelet és a 3821/85 rendelet egymást kiegészítő jellege alapján – kiterjed az utóbbi rendelettel kapcsolatos jogsértésekre is, habár ezt az említett rendelkezés kifejezetten nem mondja ki.

50. Először is, bár az 561/2006 rendelet 19. cikkének (1) és (4) bekezdése – mivel egyszerre utalnak az 561/2006 rendeletre és a 3821/85 rendeletre – átfogó vetülettel rendelkeznek, azonban e bekezdések nagyon általános jellegűek, és érdemben csupán arra kötelezik a tagállamokat, hogy a rendeletek bármelyikének megsértése esetén szankciórendszert vezessenek be. Tárgyuk – az extraterritoriális szankciók lehetővé tétele – tehát különbözik a (2) bekezdés nagyon is konkrét tárgyától.

51. Másodszor, bár tagadhatatlan a 3821/85 rendelet és az 561/2006 rendelet egymást kiegészítő jellege,[22] azonban a 2006/22 irányelv III. melléklete egyértelműen különbséget tesz az 561/2006 rendelettel kapcsolatos jogsértések csoportja (a személyzetre, a vezetési időszakokra, a szünetekre, a pihenőidőre és a fizetés típusaira vonatkozó szabályok be nem tartása) és a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértések csoportja (a többek között a menetíró készülék beépítésére, a menetíró készülék, járművezetői kártya vagy adatrögzítő lap használatára és az adatbeviteli vagy az adatok bemutatására vonatkozó szabályok be nem tartása) között. Az uniós jogalkotó a jogsértések két csoportját[23] tehát valójában úgy különbözteti meg egymástól, hogy bizonyossággal nem lehet azt állítani, hogy csak akaratlan mulasztás eredménye az, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése kifejezetten nem tartalmazza a 3821/85 rendeletben foglalt jogsértéseket. Ennélfogva – szemben a Bizottság érveivel – teljes mértékben megállapítható, hogy az, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése semmiféle utalást nem tesz a 3821/85 rendeletre, éppen azt hangsúlyozza, hogy az utalás elhagyása az uniós jogalkotó részéről szándékosan történt.[24]

52. Harmadszor, amikor az uniós jogalkotó a tagállamokat a más tagállamok területén elkövetett jogsértések szankcionálására vonatkozó hatáskörrel ruházza fel, ezt – ahogyan azt más jogalkotási aktusok is tanúsítják – úgy tűnik, hogy kifejezetten és korlátozásokkal teszi. Így például az EUMSZ 83. cikk (2) bekezdése[25] alapján elfogadott, az Unió pénzügyi érdekeit érintő csalás ellen büntetőjogi eszközökkel folytatott küzdelemről szóló, 2017. július 5-i (EU) 2017/1371 irányelv[26] 11. cikke a tagállam területén *kívül* elkövetett bűncselekmények miatti szankciók alkalmazására vonatkozó hatáskör kiterjesztését egyszerre köti a Bizottság tájékoztatásának követelményéhez, valamint a szóban forgó jogsértés és e tagállam közötti kapcsolat fennállásának

[22] A 3821/85 rendelet az 561/2006 rendelet közvetlen folyományát jelenti. Bár annak közvetlen célja a vezetésre vonatkozó bizonyos adatok járművezetők általi rögzítésének előírása, a végső célja azonban az, hogy az ellenőrzést végző tisztviselők számára számos bizonyító erejű okirat alapján lehetővé tegye, hogy meggyőződhessenek az 561/2006 rendelet II. fejezetében írt szabályok tiszteletben tartásáról. Lásd például: 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítélet (C-513/17, EU:C:2018:772, 28. pont).

[23] Meg kell állapítani, hogy a gyakorlatban e megkülönböztetés nem mindig annyira nyilvánvaló, mivel bizonyos cselekmények egyidejűleg minősülhetnek a 3821/85 rendelet és az 561/2006 rendelet megsértésének is (lásd például: 2016. június 9-i Eurospeed ítélet [C-287/14, EU:C:2016:420]; 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítélet [C-513/17, EU:C:2018:772]).

[24] Végezetül meg kell jegyezni, hogy az uniós jogalkotó 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.) bevezetett módosítást követően az 561/2006 rendelet utolsó, 2020. augusztus 20-i változata szerinti 19. cikke (2) bekezdésének szövegét már nem módosította.

[25] Amelynek értelmében, „[h]a valamely harmonizációs intézkedések hatálya alá tartozó területen az Unió politikájának eredményes végrehajtásához elengedhetetlen a tagállamok büntetőügyekre vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseinek közelítése, irányelvekben szabályozási minimumokat lehet megállapítani e területen a bűncselekményi tényállások és a büntetési tételek meghatározására vonatkozóan”.

[26] HL 2017. L 198., 29. o.

követelményéhez.[27] E példából kitűnik, hogy amikor az uniós jogalkotó valamely tagállam számára a területén kívül elkövetett jogsértések szankcionálását kívánja lehetővé tenni, azt kifejezetten, pontosan és kizárólag olyan jogsértések esetében teszi, amelyek egyébként kapcsolatot mutatnak ezen állammal.[28]

53. Végül – a fentiekhez kapcsolódóan – az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a bűncselekmények és büntetések törvényességének elve megköveteli, hogy a törvény egyértelműen határozza meg a jogsértéseket és az azokat megtorló büntetéseket. E feltétel akkor teljesül, ha a jogalany – a releváns rendelkezés megfogalmazásából, szükség esetén a bíróságok által nyújtott értelmezés segítségével – megtudhatja, hogy mely cselekmények és mulasztások vonják maguk után a büntetőjogi felelősségét.[29]

54. Végső soron az (európai) jogszabály szövege a döntő jelentőségű. Ezzel szemben a jogalkotási folyamat során kifejezett – de a szövegben nem jelzett – szándékok és gondolatok, és *a fortiori* a jogalkotó mulasztásai nem bírnak jelentőséggel. Amennyiben a jogalkotó nem volt képes egyértelműen rögzíteni, hogy mit akar, akkor problematikus vele azt utólagos értelmezés útján kimondatni, mivel az érintett személyek észszerűen gondolkodhattak eltérően.[30] Egy ilyen eljárás még inkább problematikussá válik, ha – kifejezett jogalap nélkül – ténylegesen magatartásoknak – analógia vagy összefüggés által történő – büntetendővé nyilvánításához vezet. A büntetőjog területén a büntetendővé nyilvánítást *ex ante* pontosan és egyértelműen kell meghatározni.

55. Ebből következően, a francia kormány állításával ellentétben, és az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének szövegére figyelemmel, az e rendelkezés alapján valamely tagállam területén felfedezett, azonban nem ott elkövetett – a 3821/85 rendelettel kapcsolatos – jogsértések üldözése bizonyosan nem tekinthető az annak következményeit elszenvedő személy által észszerűen előre láthatónak.

56. Ebből következik, hogy az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése jelenlegi állapotában a tagállami hatóságokat nem jogosítja fel szankció alkalmazására az e rendelet hatálya alá tartozó vállalkozásért felelős személlyel és/vagy a jármű vezetőjével szemben a 3821/85 rendelettel kapcsolatos olyan jogsértés miatt, amelyet nem a tagállam területén követtek el, és amely semmilyen más kapcsolatot nem mutat e tagállammal.

57. Következtetésként elismerem, hogy egy ilyen megoldás nem egészen kielégítő. E két rendelet egymást szorosan kiegészítő jellegére figyelemmel helyénvaló lenne a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértéseket az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésébe foglalni.[31] Márpedig,

[27] A 2017/1371 irányelv 11. cikkének (3) bekezdése szerint a tagállam tájékoztatja a Bizottságot, amennyiben a következő helyzetek valamelyikének fennállása esetén úgy dönt, hogy kiterjeszti a joghatóságát a területén kívül elkövetett bűncselekményekre: a) az elkövető szokásos tartózkodási helye a területén van; b) a bűncselekményt a területén letelepedett jogi személy javára követték el; vagy c) az elkövető a tagállam tisztviselője, aki hivatalos minőségben jár el.

[28] Másik hasonló példaként lásd a piaci visszaélések büntetőjogi szankcióiról szóló, 2014. április 16-i 2014/57/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (piaci visszaélésekről szóló irányelv) (HL 2014. L 173., 79. o.) 10. cikkét.

[29] Lásd például: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet (C-308/06, EU:C:2008:312, 71. pont); 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717, 40. pont); 2010. december 20-i Vaditrans ítélet (C-102/16, EU:C:2017:1012, 51. pont).

[30] Lásd: a Presidenza del Consiglio dei Ministri ügyre vonatkozó indítványom (C-129/19, EU:C:2020:375, 119–123. pont). Lásd még: az Entoma ügyre vonatkozó indítványom (C-526/19, EU:C:2020:552).

[31] A Bíróság a 2018. szeptember 26-i Baumgartner ítéletében (C-513/17, EU:C:2018:772, 30. pont) kimondta, hogy „a közúti szállítási tevékenységek határon átnyúló természetét tekintve az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének olyan értelmezése, amely szerint a tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságaik számára, hogy szankcióval sújtsák a területükön megállapított jogsértést még akkor is, ha e jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el, jobban megfelel e rendelet célkitűzéseinek is”. E megállapítás teljes mértékben értelemszerűen alkalmazható a 3821/85 rendelettel kapcsolatos jogsértésekre is.

amint azt már kiemeltem, a lehetőség – különösen a büntetőjogban – nem teremt törvényességet. Ha az 561/2006 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének jelenlegi megfogalmazása hiányosnak tekintendő,[32] annak módosítása az uniós jogalkotó feladata.

V. Végkövetkeztetés

58. Azt javaslom, hogy a Bíróság a Cour de cassation (semmítőszék, Franciaország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

– A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az csak azokra a kizárólagosan menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekre alkalmazandó, amelyeknél a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik. A járművek vegyes használata esetén, az alapügy körülményeihez hasonló körülmények között, valamennyi járművezetőre vonatkoznak a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelet 15. cikkéből eredő kötelezettségek.

– Az 561/2006 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése jelenlegi állapotában nem jogosítja fel a tagállami hatóságokat szankció alkalmazására az e rendelet hatálya alá tartozó vállalkozásért felelős személlyel és/vagy a jármű vezetőjével szemben a 3821/85 rendelettel kapcsolatos olyan jogsértés miatt, amelyet nem a tagállam területén követtek el, és amely semmilyen más kapcsolatot nem mutat e tagállammal.

[32] Ami véleményem szerint a jelen indítvány 39–44. pontjában kifejtett okokból nem feltétlenül így van.