A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2017. október 26.* [i]

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – Vezetői engedély – 2006/126/EK irányelv – A 2. cikk (1) bekezdése – Vezetői engedélyek kölcsönös elismerése – A »vezetői engedély« fogalma – A járművezetői vizsgát bizonyító tanúsítvány (CEPC), amely jogosultját a végleges vezetői engedély kiállítását megelőzően az ezt kiadó tagállam területén történő járművezetésre jogosítja fel – Olyan helyzet, amelyben a CEPC jogosultja egy másik tagállamban vezet gépjárművet – A CEPC jogosultjára az említett CEPC-t kiállító tagállam területén kívül történő járművezetésért kiszabott szankció – Arányosság”

A C-195/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Kehl (kehli körzeti bíróság, Németország) a Bírósághoz 2016. április 7-én érkezett, 2016. március 24-i határozatával terjesztett elő az

I

ellen,

a **Staatsanwaltschaft Offenburg** részvételével folytatott büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: M. Ilešič tanácselnök, A. Rosas (előadó), C. Toader, A. Prechal, és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a holland kormány képviseletében B. Koopman és K. Bulterman, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2017. május 16-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: német.

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikk, valamint a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 403., 18. o.) 2. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Franciaországban lakóhellyel rendelkező I ellen azon okból indított büntetőeljárásban terjesztették elő, hogy Németország területén gépjárművezetői jogosultság nélkül vezetett gépjárművet.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2006/126 irányelv (2)–(4), (6) és (8) preambulumbekezdése értelmében:

„(2) A vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok a közös közlekedéspolitika alapvető elemei, amelyek hozzájárulnak a közúti közlekedésbiztonság javításához, valamint megkönnyítik azon személyek szabad mozgását, akik a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban telepednek le. Tekintettel az egyéni szállítóeszközök jelentőségére, a fogadó tagállam által hivatalosan elismert vezetői engedély birtoklása elősegíti a személyek szabad mozgását és letelepedését. […]

(3) A [vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelvben (HL 1991. L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o.)] irányelvben meghatározott azon lehetőség, amely alapján a tagállamok nemzeti rendelkezéseket állapíthatnak meg az érvényességi időtartam tekintetében, a különböző tagállamokban különböző jogszabályok egymás mellett éléséhez, és több, mint 110 különféle, a tagállamokban érvényes vezetőiengedély-mintához vezet. Ez átláthatósági problémát okoz az állampolgárok, a rendőri szervek és a vezetői engedélyekkel kapcsolatos ügyvitelért felelős igazgatási szervek számára, valamint az olyan okmányok hamisításához vezet, amelyek néha több évtizeddel korábbi keltezésűek.

(4) Annak megakadályozása érdekében, hogy az egységes, európai vezetőiengedély-minta egy további legyen a már használatban lévő 110 mellett, a tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük, hogy ezen egységes mintát adják ki valamennyi vezetői engedély tulajdonosa számára.

[…]

(6) A vezetői engedélyeket kölcsönösen el kell ismerni. […]

[…]

(8) Közúti közlekedésbiztonsági okokból meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. […]”

4 A 2006/126 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A tagállamok ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban nemzeti vezetői engedélyt vezetnek be, az I. mellékletben található közösségi mintának megfelelően. A közösségi vezetőiengedély-minta első oldalán szereplő emblémának tartalmaznia kell az engedélyt kiállító tagállam megkülönböztető jelét.”

5 Ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik”.

6 Az említett irányelv 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy elkerüljék a vezetői engedélyek hamisításának veszélyét, beleértve az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően kiállított, vezetőiengedély-mintákat is. Erről értesítik a Bizottságot.

(2) A vezetői engedélyhez használt I. melléklet szerinti anyagot – a 9. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban – a Bizottság által megállapítandó, a jelen irányelvet a nem lényegi elemek módosításával kiegészítő előírások alkalmazásával kell védetté tenni a hamisítás ellen.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy 2033. január 19-ig, valamennyi kiállított, illetve használatban lévő vezetői engedély teljesíti ezen irányelv összes követelményét.”

7 Ugyanezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„Az 1. cikkben meghatározott vezetői engedély az alább meghatározott kategóriákba tartozó gépi meghajtású járművek vezetésére jogosít fel. A vezetői engedély a kategóriánként feltüntetett alsó korhatártól adható ki. […]”

8 A 2006/126 irányelv 5. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A vezetői engedélyeknek fel kell tüntetniük azokat a feltételeket, amelyek alapján a vezető járművezetésre jogosult.”

9 Ezen irányelv 7. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„Vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki:

a) akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

[…]

e) akiknek szokásos tartózkodási helye annak a tagállamnak a területén található, amelyik a vezetői engedélyt kiállítja, vagy, aki bizonyítani tudja, hogy tanulmányi céllal ott töltött legalább hat hónapot.”

10 Ezen irányelv 13. cikke értelmében:

„(1) A Bizottság egyetértésével a tagállamok egyenértékűségeket állapítanak meg az ezen irányelv végrehajtása előtt megszerzett jogosultságok és a 4. cikkben meghatározott vezetői engedély kategóriák között.

A tagállamok, a Bizottsággal való konzultációt követően, a 11. cikk (4), (5) és (6) bekezdésének végrehajtása céljából kiigazításokat hajthatnak végre nemzeti jogszabályaikon.

(2) A 2013. január 19-ig megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.”

11 A 2006/126 irányelv 16. cikkének (1) és (2) bekezdése ekképp rendelkezik:

„(1) A tagállamok legkésőbb 2011. január 19-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az 1. cikk (1) bekezdésében, a 3. cikkben, a 4. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében, valamint (4) bekezdésének b)–k) pontjában, a 6. cikk (1) bekezdésében és (2) bekezdésének a), c), d) és e) pontjában, a 7. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában, valamint (2), (3) és (5) bekezdésében, a 8., 10., 13. 14. és 15. cikkben, valamint az I. melléklet 2. pontjában, a II. mellékletnek az A1, A2 és A kategóriáról szóló 5.2. pontjában, illetve a IV., V. és VI. mellékletben foglaltaknak megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegéről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Az említett rendelkezéseket 2013. január 19-től alkalmazzák.”

A német jog

12 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a Strassenverkehrsgesetz (a közúti közlekedésről szóló törvény, a továbbiakban: StVG) 21. cikke (1) bekezdésének 1. pontja értelmében, aki gépjárművet vezet az ehhez szükséges engedély nélkül, az engedély nélküli vezetés vétségét követi el, amely egy évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntethető. E szankciók mellett a Strafgesetzbuch (büntető törvénykönyv, a továbbiakban: StGB) 44. cikke értelmében három hónapig terjedő járművezetéstől való eltiltás, az StVG 21. cikkének (3) bekezdése értelmében a használt gépjármű elkobzása, illetve az StGB 69a. cikke (1) bekezdésének harmadik mondata értelmében a járművezetési engedély megszerzésére vonatkozó tilalmi idő is elrendelhető.

13 Ha a vezető a ténylegesen fennálló járművezetési jogosultságát bizonyító vezetői engedélyt nem tartja magánál, a Fahrerlaubnis-Verordnung (a vezetői engedélyről szóló rendelet, a továbbiakban: FeV) 75. cikkének 4. pontja értelmében közigazgatási szabálysértést követ el, amely az StVG 24. cikkének (2) bekezdése értelmében 2000 euróig terjedő bírsággal szankcionálható, amely bírság azonban a Bussgeldkatalog-Verordnung (a bírságok mértékének meghatározásáról szóló rendelet) 1. cikkének (1) bekezdésére vonatkozó mellékletének 168. pontja értelmében főszabály szerint 10 eurónak felel meg.

14 A FeV 22. cikkének (4) bekezdése értelmében a vizsgáztató főszabály szerint közvetlenül a gyakorlati járművezetői vizsga után állítja ki a jelölt részére a végleges vezetői engedélyt. E rendelkezés hetedik mondata értelmében, ha a vezetői engedély még nem áll rendelkezésre, határozott időre szóló, Németországban a járművezetési jogosultság igazolására szolgáló vizsgaigazolást kap.

15 Bizonyos feltételek mellett a FeV 28. és ezt követői cikkei értelmében valamely külföldi hatóság által adott járművezetési engedély is jogosultságot teremthet gépjármű németországi vezetésére.

16 A FeV 29. cikke (1) bekezdésének első mondata értelmében a külföldi járművezetési engedély külföldi lakóhellyel rendelkező jogosultjai főszabály szerint az engedélyük keretei között vezethetnek gépjárműveket Németországban. A 29. cikkének (2) bekezdése értelmében a gépjárművezetői jogosultságot a vonatkozó vezetői engedéllyel kell igazolni.

17 A FeV 29. cikke (3) bekezdésének 1. pontja értelmében a 29. cikk (1) bekezdése szerinti külföldi járművezetési engedély elismerését azonban meg kell tagadni különösen akkor, ha a járművezetési engedély jogosultja kizárólag tanuló vezetői engedéllyel vagy egyéb ideiglenesen kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

18 2015. május 15-én a Franciaországban lakóhellyel rendelkező I-t egy B kategóriás személygépkocsi közúton történő vezetése közben ellenőrizték Kehl település (Németország) területén. I rendelkezett érvényes személyi igazolvánnyal, valamint a gépjárművezetői vizsga igazolásával (a továbbiakban: CEPC), amely dokumentumot főszabály szerint minden olyan jelölt megkap, aki a B kategóriás gépjárművezetői engedélyre vonatkozóan sikeres elméleti és gyakorlati vizsgát tett Franciaországban, és amely dokumentum a francia szabályozás értelmében a vezetői engedélyt helyettesíti a rendvédelmi szervek tekintetében a gyakorlati vizsga letételét követő négy hónap elteltéig. Nem vitatott, hogy az ellenőrzés időpontjában a francia hatóságok még nem adták ki I-nek a végleges vezetői engedélyt.

19 Mivel a Staatsanwaltschaft Offenburg (offenburgi ügyészség, Németország) – tekintettel arra, hogy a CEPC érvényessége Franciaország területére korlátozott – úgy ítélte meg, hogy a tényállás megvalósulása időpontjában I nem rendelkezett a külföldön vezetés jogával, amely lehetővé tette volna számára a Németországban történő gépjárművezetést a FeV 28. és ezt követő cikkei értelmében, az Amtsgericht Kehlhez (kehli körzeti bíróság, Németország) fordult, hogy az büntetőügyben hozott végzéssel szabjon ki pénzbüntetést I-re, mivel I elkövette az StVG 21. cikke értelmében vett, engedély nélküli gépjárművezetés vétségét.

20 A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy az alapeljárás keretében azt a kérdést kell megvizsgálnia, hogy fennállnak-e az engedély nélküli gépjárművezetés vétségének anyagi jogi feltételei, vagy I rendelkezett-e olyan joggal, amely lehetővé tette számára a gépjárművezetést Németországban, illetve vannak-e egyéb indokai annak, hogy a szóban forgó tényállás nem minősül büntetőjogilag szankcionálhatónak? Ezenfelül, amennyiben úgy döntene, hogy e tényállás nem büntethető büntetőjogilag, e bíróság arra keresi a választ, hogy a tényállás üldözendő-e mint közigazgatási szabálysértés.

21 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy a francia jog értelmében I, mivel megkapta a CEPC-t, jogosult volt arra, hogy B kategóriás gépjárművet vezessen a közutakon.

22 E bíróság kiemeli, hogy az érintett személy végleges vezetői engedélye kiadásáig – amelyre 2015. július 9-én került sor – e jogát francia területen a CEPC és egy személyi azonosító okmány bemutatásával igazolhatta.

23 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a CEPC kiadása anélkül nyitja meg a vonatkozó kategóriába tartozó gépjármű vezetéséhez való jogot, hogy e jog Franciaország területére korlátozódna. A francia jog ugyanis a német joghoz hasonlóan megkülönbözteti a járművezetési jogosultságot és az erre jogosító dokumentumot, vagyis a vezetői engedélyt, jóllehet franciául mindkettőre ugyanazt a kifejezést használják („permis de conduire”). Ily módon a gépjármű vezetői engedélyhez való jogosultság nélküli vezetése büntetőjogilag szankcionálható bűncselekmény, míg ha valaki úgy vezet gépjárművet, hogy nem tartja magánál a vezetői engedélyt, az bírsággal szankcionálható közigazgatási szabálysértés.

24 A CEPC mint jogosultságot biztosító dokumentum érvényessége a francia jog értelmében négy hónapra korlátozott. Főszabály szerint a vezetői engedélyt kérelmező részére e határidőn belül kiállítják a végleges vezetői engedélyt. Ezzel szemben, ha a kérelmező nem kapja meg a végleges vezetői engedélyt e határidőn belül, a CEPC elveszíti jogosultságot biztosító dokumentum jellegét, a járművezetési jogosultság azonban nem szűnik meg. Ily módon az a személy, aki határidőn belül nem nyújtott be megfelelő kérelmet a vezetői engedély kiállítása iránt, és akinek a CEPC-je mint jogosultságot biztosító dokumentum négy hónap után elveszíti érvényességét, a francia jog értelmében nem járművezetési jogosultság, hanem gépjárművezetői engedély nélkül vezet. E személy tehát nem büntetőjogi vétséggel, hanem közigazgatási szabálysértéssel vádolható.

25 A CEPC kiállítását követően a B kategóriás vezetői engedély kiállítása kizárólag a megfelelő kérelemnek a kérelmező általi benyújtásától függ. A vezetői engedélyt ezután gyakorlatilag automatikusan állítják ki. A kérelmezőnek nincs befolyása a vezetői engedély kiállításának időtartamára.

26 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az a kérdés vetődik fel, hogy a 2006/126 irányelv 2. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy az csak akkor kötelezi a tagállamokat a járművezetési jog elismerésére, ha a végleges vezetői engedélyt jogosultságot biztosító okmány jogcímén adták ki, vagy az elismerési kötelezettséget a járművezetési jogra mint olyanra kell alkalmazni, a végleges vezetői engedélynek a hatóság általi kiállításától függetlenül.

27 A szóban forgó bíróság úgy véli, hogy ez a kétértelműség a 2006/126 irányelv német és francia nyelvű változatában alkalmazott kifejezésekből is következik.

28 A kérdést előterjesztő bíróság szerint egyébiránt I járművezetési joga elismerésének, illetve a CEPC mint jogosultságot biztosító dokumentum elismerésének megtagadása, valamint az I-vel szemben ebből eredő, büntetőjogi vagy rendőrségi szankcióval sújtott vétség sértheti az EUMSZ 18. cikk értelmében vett hátrányos megkülönböztetés tilalmát, valamint az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikkben rögzített alapvető szabadságokat.

29 Ugyanis a Franciaországban lakóhellyel rendelkező vezetői engedélyt kérelmező számára lehetetlenné válik, hogy közvetlenül a gyakorlati járművezetői vizsga letételét követően Németországban kezdjen dolgozni olyan munkahelyen, amelyre csak a saját személygépkocsijával tud bejárni. A Németországban lakóhellyel rendelkező vezetői engedélyt kérelmezőt ugyanakkor nem éri ilyen hátrány. Ily módon, bár mindketten számot adtak a vezetői engedély megszerzésének a 2006/126 irányelv által harmonizált feltételeinek teljesítéséről, nem azonos jogok illetik meg őket. A kérdést előterjesztő bíróság tehát úgy ítéli meg, hogy más tagállambeli lakóhely alapján történő hátrányos megkülönböztetés áll fenn.

30 E körülmények között az Amtsgericht Kehl (kehli körzeti bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az Európai Unió jogát és különösen a [2006/126 irányelv] 2. cikkét, vagy az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 45., EUMSZ 49. és EUMSZ 56. cikket, hogy az említett joggal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely megtagadja a más tagállamban megszerzett járművezetési engedély elismerését, különösen ha e járművezetési engedély megszerzésére a [2006/126] irányelv rendelkezései alapján került sor?

2) Úgy kell-e értelmezni az [uniós jogot] és különösen a [2006/126 irányelv] 2. cikkét, vagy az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 45., EUMSZ 49. és EUMSZ 56. cikket, hogy az említett joggal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely megtagadja a más tagállamban megszerzett járművezetési engedély elismerését, különösen ha e járművezetési engedély megszerzésére a [2006/126] irányelv rendelkezései alapján került sor?

3) Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni az [uniós jogot], és különösen a [2006/126] irányelv 2. cikkét, vagy az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 45., EUMSZ 49. és EUMSZ 56. cikket, hogy az említett joggal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely a gépi meghajtású jármű vezetését vétségként büntetőjogi szankcióval rendeli büntetni, mert a vezető nem jogosult járművezetésre, jóllehet e vezető más tagállamban járművezetési engedélyt szerzett a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv rendelkezései alapján, ezt azonban nem tudja igazolni a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv szerinti vezetőiengedély-mintának megfelelő bizonyító okmánnyal?

4) A második kérdésre adott nemleges válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni az [uniós jogot], és különösen a [2006/126] irányelv 2. cikkét vagy az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 45., EUMSZ 49. és EUMSZ 56. cikket, hogy az említett joggal ellentétes az olyan tagállam szabályozása, amelyben a vezetői engedélyt kérelmező részére rendszerint közvetlenül a gyakorlati járművezetői vizsga letételét követően kiállítják a végleges vezetői engedélyt, ha e szabályozás a gépi meghajtású jármű vezetését szabálysértésként pénzbírsággal rendeli szankcionálni, mert a vezető, aki más tagállamban járművezetési engedélyt szerzett a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv rendelkezéseinek megfelelően, járművezetéskor nem tart magánál a járművezetési jogosultságát bizonyító végleges vezetői engedélyt, mivel e tagállamnak a vezetői engedély kiállítására irányuló eljárását jellemző, a vezető által nem befolyásolható sajátosságok miatt még nem állítottak ki részére ilyen vezetői engedélyt, ahelyett azonban járművezetéskor magánál tartja a járművezetési engedély megszerzéséhez szükséges feltételek fennállását tanúsító hatósági igazolást?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a második kérdésről

31 Első és második kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket, hogy azokkal ellentétes valamely tagállam azon szabályozása, amelynek értelmében ez a tagállam megtagadhatja egy másik tagállamban kiállított, a jogosult járművezetési jogosultságának fennállását tanúsító igazolás elismerését, amennyiben ezen igazolás nem felel meg az ezen irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek, még ha az említett igazolás jogosultja meg is felel az említett irányelvben előírt, a vezetői engedély kiadásához szükséges feltételeknek.

32 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak kifejezéseit, hanem a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (2017. május 11-i Krijgsman ítélet, C-302/16, EU:C:2017:359, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 A 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik”.

34 A Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata szerint az említett 1. cikk (2) bekezdése a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek minden külön formai követelmény nélküli kölcsönös elismerését írja elő (lásd ebben az értelemben: 2012. március 1-jei Akyüz ítélet, C-467/10, EU:C:2012:112, 40. pont; 2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 43. és 44. pont; valamint 2015. április 23-i Aykul ítélet, C-260/13, EU:C:2015:257, 45. pont).

35 Ahhoz, hogy választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdésekre, mindazonáltal azt kell megvizsgálni, hogy a kölcsönös elismerésnek a tagállamok tekintetében előírt e kötelezettsége kizárólag a vezetői engedélyre mint a járművezetési jogosultság fennállását bizonyító okmányra vonatkozik-e, vagy magára a járművezetési jogosultságra is, az ilyen vezetői engedély lététől függetlenül.

36 Először is, az érintett rendelkezés szó szerinti értelmezését illetően a kérdést előterjesztő bíróság a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt „vezetői engedély” kifejezés értelmezését kéri. E bíróság az ezen irányelvben használt kifejezésekhez kapcsolódó nehézségeket általánosságban megemlítve különösen azt emeli ki, hogy nem bizonyos, hogy az említett irányelv német, illetve francia

nyelvű változatában szereplő „Führerschein” és „permis de conduire” kifejezések kizárólag azokra az okmányokra vonatkoznak, amelyek kizárólag a vezetéshez való jog fennállását igazolják, míg a „Fahrerlaubnis” és a „droit de conduire” kifejezések kizárólag magára a járművezetési jogosultságra vonatkoznak.

37 Amint az a főtanácsnok is kiemelte indítványának 50. pontjában, mindazonáltal úgy tűnik, hogy – tekintettel a 2006/126 irányelv 2. cikke (1) bekezdésének különböző nyelvi változataiban használt kifejezésekre, mint például a német („Führerscheine”), az angol („driving licences”), a cseh („řidičské průkazy”), a spanyol („permisos de conducción”), az olasz („patenti di guida”), a holland („rijbewijzen”), a finn („ajokortit”), a román („permisele de conducere”), illetve a svéd („Körkort”) nyelvű változatra – az e rendelkezésben szereplő „vezetői engedélyek” kifejezések a járművezetési jogosultság fennállását bizonyító okmányra utalnak.

38 Annak a szövegkörnyezetnek a vizsgálata is alátámasztja ezt a következtetést, amelybe a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése illeszkedik.

39 Ez az irányelv ugyanis egységes közösségi vezetőiengedély-mintát vezet be, amely a tagállamokban fennálló különböző vezetői engedélyek felváltására irányul (2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 40. pont; 2017. április 26-i Popescu ítélet, C-632/15, EU:C:2017:303, 36. pont).

40 E tekintetben egyfelől azt kell megállapítani, hogy az említett irányelv rendelkezései elsősorban azon okmány formátumára, tartalmára, valamint fizikai jellemzőire és biztonsági elemeire vonatkozó követelményeket tartalmaz, amely a járművezetési jogosultság meglétének szabványosított és egységes formában történő igazolására szolgál, amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 51. pontjában.

41 A 2006/126 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban nemzeti vezetői engedélyt vezetnek be, az I. mellékletben található közösségi mintának megfelelően. Ez a minta meghatározza az említett vezetői engedély kinézetét, és előírja azokat az adatokat, amelyeket azon fel kell tüntetni. Az ilyen vezetői engedély tartalmát illetően a 2006/126 irányelv 5. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a vezetői engedélyeknek fel kell tüntetniük azokat a feltételeket, amelyek alapján a vezető járművezetésre jogosult. A hamisítás kockázatának elkerülésére irányuló biztonsági elemeket illetően az említett irányelv 3. cikkének (2) bekezdése, az irányelv I. mellékletével összefüggésben kifejezetten előírja, hogy a vezetői engedélyhez felhasznált anyagot védetté tenni a hamisítás ellen.

42 Amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 53. pontjában, a 91/439 irányelv – amely a 2006/126 irányelv elődje volt – I. mellékletéből többek között az következik, hogy ez az irányelv magának az említett okmánynak a harmonizálására is törekedett.

43 Másfelől, a 2006/126 irányelv – amint az (8) preambulumbekezdéséből következik – azon minimumkövetelmények harmonizációjára irányul, amelyek teljesülése esetén az 1. cikk szerinti vezetői engedélyt ki kell állítani. E követelményeket elsősorban ezen irányelv 4. és 7. cikke határozza meg, és – többek között – a megkövetelt alsó korhatárra, a vezetésre való alkalmasságra, a jelölt sikeres vizsgáira, valamint arra vonatkoznak, hogy a jelölt lakóhelye a kiállítás szerinti tagállam területén legyen.

44 A vezetői engedély megszerzése feltételeinek e harmonizációja, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 58. és 59. pontjában, elsősorban az említett engedély kölcsönös elismeréséhez szükséges előzetes feltételek meghatározására irányul (lásd ebben az értelemben: 1978. november 28-i Choquet ítélet, 16/78, EU:C:1978:210, 7. pont).

45 Ezen összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság megállapította, hogy a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek minden külön formai követelmény nélküli kölcsönös elismerésének egyértelmű és pontos kötelezettséget írja elő, amely nem biztosít mérlegelési mozgásteret a teljesítése érdekében hozandó intézkedések terén (lásd ebben az értelemben: 2012. március 1-jei Akyüz ítélet, C-467/10, EU:C:2012:112, 40. pont; 2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 43. és 44. pont; 2015. április 23-i Aykul ítélet, C-260/13, EU:C:2015:257, 45. pont).

46 A Bíróság már többször is megállapította, hogy a kiállító tagállam feladata annak vizsgálata, hogy teljesülnek-e az uniós jogszabályok által, többek között a szokásos tartózkodási helyre és a vezetésre való alkalmasságra vonatkozóan a 91/439 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében, jelenleg pedig a 2006/126 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében előírt minimumkövetelmények, és következésképpen igazolt-e a vezetői engedély kiállítása (lásd ebben az értelemben: 2009. február 19-i Schwarz ítélet, C-321/07, EU:C:2009:104, 76. pont; 2015. április 23-i Aykul ítélet, C-260/13, EU:C:2015:257, 46. pont).

47 A Bíróság e tekintetben megállapította, hogy ha valamely tagállam hatóságai a 2006/126 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének megfelelően állítottak ki vezetői engedélyt, a többi tagállamnak nincs joga azt vizsgálni, hogy az engedély kiállítása az ezen irányelv által előírt követelményeknek megfelelően történt-e, mivel ha valaki valamely tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik, annak bizonyítékaként kell tekinteni, hogy ennek az engedélynek a jogosultja az engedély kiállítása napján megfelelt e követelményeknek (lásd ebben az értelemben: 2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 46. és 47. pont; 2015. április 23-i Aykul ítélet, C-260/13, EU:C:2015:257, 47. pont).

48 Ezen ítélkezési gyakorlatra, a 2006/126 irányelv 2. cikke (1) bekezdésének szó szerinti értelmezésére, valamint az említett irányelv általános szerkezetére tekintettel ily módon úgy tűnik, hogy ezen, a „vezetői engedély” kölcsönös elismerését előíró rendelkezés a vezetői engedélyre mint a járművezetési jogosultság fennállását bizonyító, ezen irányelv rendelkezéseinek megfelelően kiállított okmányra vonatkozik. Az egyetlen fenntartás e tekintetben a tagállamok által az említett irányelv 1. cikke (1) bekezdésének hatálybalépését, vagyis az irányelv 16. cikke értelmében 2013. január 19-e előtt kiállított vezetői engedélyekre vonatkozik, amelyeket illetően a 2006/126 irányelv 13. cikke az ezen irányelv végrehajtását megelőzően szerzett jogok és a vezetői engedélyek ebben meghatározott különböző kategóriái közötti egyenértékűség kérdését kívánja szabályozni (lásd ebben az értelemben: 2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 41. pont; 2017. április 26-i Popescu ítélet, C-632/15, EU:C:2017:303, 37. pont).

49 Ebből következik, hogy a valamely tagállamban megszerzett járművezetési jogosultság elismerését mint olyat nem írja elő a 2006/126 irányelv, mivel ez az elismerés csak következménye a vezetői engedélyek ezen irányelv által előírt kölcsönös elismerésének.

50 Amint arra a holland és a lengyel kormány is hivatkozik írásbeli észrevételeiben, a 2006/126 irányelv ezen értelmezése végső soron az ezen irányelv által követett célkitűzések is megerősítik.

51 Amint ugyanis az (2) preambulumbekezdéséből is következik, a 2006/126 irányelv célja a közúti közlekedésbiztonság javítása, valamint azon személyek szabad mozgásának megkönnyítése, akik a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban telepednek le. Ezenfelül ezen irányelv (3) és (4) preambulumbekezdéséből az következik, hogy az irányelv kifejezetten az állampolgárok, a rendőri szervek és a vezetői engedélyekkel kapcsolatos ügyvitelért felelős igazgatási szervek tekintetében az átláthatósági problémák megoldására és elkerülésére, valamint a vezetői engedélyek hamisításának elkerülésére irányul, ami a különböző tagállamokban a különböző jogszabályok egymás mellett élésének, illetve a több mint 110 különféle, a tagállamokban érvényes vezetőiengedély-mintának a következménye. Az említett irányelv ennek megfelelően, amint az a jelen ítélet 39. pontjában is megállapításra került, végső soron arra irányul, hogy olyan egységes közösségi vezetőiengedély-mintát

vezessen be, amelynek minimumkövetelményét ugyanezen irányelv harmonizálta, és amely a tagállamokban fennálló különböző vezetői engedélyek felváltására irányul, ily módon progresszíven felszámolva a vezetési jártasság nemzeti igazolásainak elismerését.

52 Márpedig valamely tagállam arra való kötelezésének ténye, hogy ismerje el a valamely más tagállam által kiállított olyan igazolásokat, mint az alapügyben szereplő CEPC, amely nem felel meg a 2006/126 irányelvben előírt követelményeknek, és olyan vezetői engedélynek sem minősülnek, amelynek az ezen irányelv 4. cikkében meghatározott kategóriákkal való egyenértékűségét ezen irányelv 13. cikke írja elő, ellentétes lenne e célkitűzésekkel, annak ellenére is, hogy az említett igazolások jogosultjai a lakóhelyük szerinti tagállamban megfelelnének az említett irányelv 1. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vezetői engedély kiállítása követelményeinek, és megszerezték a jogot ahhoz, hogy ezen utóbbi állam területén vezessenek. Amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 56. pontjában, nyilvánvalóan ellentétes lenne a 2006/126 irányelv céljával – egy olyan szabványosított vezetői engedély bevezetésével, amelyet bármely hatóság azonnal és könnyen felismerhet az Unió bármely részén – azon értelmezés, miszerint ez az irányelv arra kötelezné a tagállamokat, hogy minden olyan, adott esetben ideiglenes okmányt elismerjenek, amelyeket a járművezetési jogosultság meglétének bizonyítására egy másik tagállam kiállíthat.

53 A valamely tagállam által kiállított ilyen igazolások nehezen lennének ellenőrizhetők valamely más tagállam hatósága által, ami megemelheti a csalások kockázatát.

54 Ebből következik, hogy az, hogy valamely tagállam elutasítja, hogy elismerjen egy olyan, valamely tagállam által kiállított, a járművezetési jogosultság meglétének bizonyítására szolgáló okmányt, amennyiben ez az okmány, mint az alapügyben a CEPC, nem felel meg a 2006/126 irányelvben a vezetői engedélyre vonatkozó követelményeknek, nem ellentétes ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével.

55 Márpedig az ilyen elutasítást kizárólag ez utóbbi rendelkezésre tekintettel kell értékelni, és nem az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikk fényében, amelyekre szintén utalás történt az első és a második kérdésben.

56 Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az Európai Unió szintjén kimerítő harmonizálás tárgyát képező területen tett bármely nemzeti intézkedést a harmonizációs intézkedés rendelkezései, nem pedig az elsődleges jog alapján kell megítélni (2015. november 12-i Visnapuu ítélet, C-198/14, EU:C:2015:751, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

57 Márpedig a jelen ügyben, bár igaz, hogy a 2006/126 irányelv csak a vezetői engedély kiállításának követelményeire vonatkozó nemzeti rendelkezések minimális harmonizációját írja elő (lásd ebben az értelemben: 2012. március 1-jei Akyüz ítélet, C-467/10, EU:C:2012:112, 53. pont), ez az irányelv ezzel szemben a járművezetési jogosultság fennállását bizonyító olyan okmányok kimerítő harmonizációját hajtja végre, amelyeket a tagállamoknak el kell ismerniük az ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében.

58 Egyébiránt, amint azt a Bizottság is hangsúlyozta, meg kell állapítani, hogy bár a 2006/126 irányelv rögzíti a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit, nem szabályozza az e vezetői engedély kiállításának közigazgatási eljárását. Ily módon a tagállamok feladata, hogy szabályozzák az említett eljárást, és különösen, hogy meghatározzák azt az időpontot, amikor a vezetői engedélyt ki kell adni az e minimumkövetelményeknek megfelelő kérelmezőnek.

59 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság láthatóan úgy véli, hogy az, hogy egy tagállam elutasítja egy másik tagállamban megszerzett olyan járművezetési jogosultság elismerését, amelyet nem lehet az említett irányelvben előírt vezetőiengedély-minták követelményeinek megfelelő vezetői engedéllyel igazolni, a lakóhely szerinti, az uniós jog által tiltott hátrányos megkülönböztetésnek minősülhet.

60 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az ilyen követelményeknek megfelelő vezetői engedélyek kiállítását szabályozó tagállami közigazgatási eljárások közötti különbségek azzal a következménnyel járhatnak, hogy – amint a jelen ügyben is – egy olyan személy, aki megfelel a 2006/126 irányelvben a járművezetési jogosultságnak a lakóhelye szerinti tagállamban történő megszerzése tekintetében előírt követelményeknek, csak azt követően juthat az említett követelményeknek megfelelő engedélyhez, ha már eltelt az az átmeneti időszak, amelynek során csak ideiglenes és területileg korlátozott igazolással rendelkezik, míg a más tagállamban lakóhellyel rendelkező olyan személyek, akik szintén megfelelnek az említett követelményeknek, azonnal hozzájutnak az ilyen engedélyhez, miután sikeres gyakorlati járművezetési vizsgát tettek.

61 E tekintetben és az említett bíróság megfontolásaival szemben, még olyan körülmények között is, amikor a tagállamok között eltérés van a vezetői engedély kiállítására irányuló eljárások között, az, hogy egy tagállam elutasítja egy más tagállam által kiállított, a járművezetési jogosultság bizonyítására szolgáló, az alapügyben szereplő CEPC-hez hasonló okmány elismerését, ha ezen okmány nem felel meg a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek, nem sértheti sem a hátrányos megkülönböztetés tilalmának az EUMSZ 18. cikkben rögzített elvét, sem a tagállamok területén való szabad költözködésnek és szabad tartózkodásnak az EUMSZ 21. cikkben az uniós polgárok tekintetében elismert jogát, sem pedig az EUMSZ 45. cikkben, az EUMSZ 49. cikkben és az EUMSZ 56. cikkben garantált alapvető szabadságokat.

62 A vezetői engedély Németországban és Franciaországban lakóhellyel rendelkező kérelmezői között bánásmódbeli eltérés ugyanis, amely abból a tényből ered, hogy – a kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott információk szerint – a vezetői engedély Németországban lakóhellyel rendelkező kérelmezői ebben a tagállamban főszabály szerint azonnal megkapják a vezetői engedélyt a gyakorlati vizsga sikeres letételét követően, míg a vezetői engedély Franciaországban lakóhellyel rendelkező kérelmezőire főszabály szerint egy átmeneti időszak vonatkozik, amelynek során csak egy ideiglenes és területileg korlátozott okmánnyal rendelkeznek, amely járművezetési jogosultságukat bizonyítja, mielőtt megkapnák a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő járművezetői engedélyt, nem az egyik vagy a másik tagállamban fennálló hátrányosan megkülönböztető gyakorlatokból következik, hanem annak a következménye, hogy az említett tagállamokban eltérő közigazgatási eljárási szabályok léteznek, nem harmonizált jogi környezetben (lásd analógia útján: 2005. július 12-i Schempp ítélet, C-403/03, EU:C:2005:446, 45. pont; 2011. november 29-i National Grid Indus ítélet, C-371/10, EU:C:2011:785, 62. pont). Ennek megfelelően, amint az a jelen ítélet 43., 44. és 57. pontjában is megállapításra került, az uniós jog jelenlegi állapotában a 2006/126 irányelv csak bizonyos anyagi jogi követelmények minimális harmonizációját írja elő, amelyek mellett az 1. cikkében előírt vezetői engedély kiállítható.

63 A fenti megfontolások összességére figyelemmel az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes valamely tagállam azon szabályozása, amelynek értelmében ez a tagállam megtagadhatja egy másik tagállamban kiállított, a jogosult járművezetési jogosultságának fennállását tanúsító igazolás elismerését, amennyiben ezen igazolás nem felel meg az ezen irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek, még ha az említett igazolás jogosultja meg is felel az említett irányelvben előírt, a vezetői engedély kiadásához szükséges feltételeknek.

A harmadik és a negyedik kérdésről

64 Harmadik és negyedik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket, hogy azokkal ellentétes az, hogy valamely tagállam büntetőjogi vagy közigazgatási szankciót ír elő azon személy tekintetében, aki, jóllehet megfelel a vezetői engedély kiállítása

tekintetében az ezen irányelvben előírt követelményeknek, úgy vezet gépjárművet e tagállam területén, hogy nem rendelkezik az említett irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedéllyel, és aki az ilyen vezetői engedélynek egy más tagállam általi kiállítására várva az említett másik tagállamban szerzett járművezetési jogosultságának fennállását kizárólag az ez utóbbi tagállam által kiállított ideiglenes igazolással tudja bizonyítani.

65 Amint azt a főtanácsnok is hangsúlyozta indítványának 64. pontjában, a 2006/126 irányelv nem tartalmaz semmilyen, esetleges szankciókra vonatkozó rendelkezést arra az esetre, ha nem áll fenn járművezetési jogosultság, vagy nem tudnak felmutatni az említett irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedélyt vagy az e jogosultságot igazoló más jellegű okmányt.

66 E tekintetben meg kell állapítani, hogy ez az irányelv a járművezetők azon kötelezettségével kapcsolatban sem ír elő szabályokat, miszerint kötelesek lennének maguknál tartani az említett irányelvben rögzített követelményeknek megfelelően kiállított vezetői engedélyt.

67 Egyébiránt, a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettsége nem zárja ki, hogy a tagállamok szankciókat szabhassanak ki azokra a járművezetőkre, akik a nem tudnak a hatáskörrel rendelkező hatóságoknak az említett követelményeknek megfelelően kiállított, járművezetési jogosultságukat bizonyító vezetői engedélyt.

68 Ebből következik, hogy a vonatkozó uniós szabályozás hiányában a tagállamok főszabály szerint hatáskörrel rendelkeznek ahhoz, hogy szankcionálják a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedély bemutatására vonatkozó kötelezettség megsértését, amely kötelezettséget azon személyek tekintetében írhatják elő, akik területükön gépjárművet vezetnek (lásd ebben az értelemben: 1996. február 29-i Skanavi és Chryssanthakopoulos ítélet, C-193/94, EU:C:1996:70, 36. pont; 1998. október 29-i Awoyemi ítélet C-230/97, EU:C:1998:521, 25. pont).

69 Mindazonáltal a tagállamok e jogterületen nem írhatnak elő olyan szankciót, amely sértené a tagállamok területén való szabad költözködésnek és szabad tartózkodásnak az EUMSZ 21. cikkben az uniós polgárok tekintetében elismert jogát, amely jog gyakorlásának megkönnyítésére irányul a 2006/126 irányelv (lásd ebben az értelemben: 1996. február 29-i Skanavi és Chryssanthakopoulos, ítélet C-193/94, EU:C:1996:70, 36. pont; 1998. október 29-i Awoyemi ítélet, C-230/97, EU:C:1998:521, 26. pont; 2012. április 26-i Hofmann ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240, 77. pont), illetve az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikkben rögzített alapvető szabadságokat.

70 A kérdést előterjesztő bíróság által szintén említett EUMSZ 18. cikket illetően emlékeztetni kell arra, hogy ez a rendelkezés, amely az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának általános elvét biztosítja, csak az uniós jog által szabályozott azon esetekben alkalmazható önállóan, amelyekre az EUM-Szerződés nem tartalmaz hátrányos megkülönböztetést tiltó különös szabályt (lásd ebben az értelemben: 1998. május 12-i Gilly ítélet, C-336/96, EU:C:1998:221, 37. pont; 2017. július 18-i Erzberger ítélet, C-566/15, EU:C:2017:562, 25. pont).

71 A jelen ügyben, mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem jelöli meg, hogy I milyen indokok alapján tartózkodott Németországban, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak meghatározása, hogy az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikk által garantált alapvető szabadságok egyikének gyakorlását, a hátrányos megkülönböztetés tilalmának végrehajtása mellett, sértheti-e az I-re kiszabott szankció.

72 Ha nem erről van szó, mivel I feltehetően uniós polgár – aminek vizsgálata szintén a kérdést előterjesztő bíróság feladata –, Franciaországból Németországba utazva ez a személy uniós polgár minőségében mindenesetre láthatóan az Unióban való szabad mozgásnak az EUMSZ 21. cikkben rögzített jogát gyakorolta.

73 Mindazonáltal az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból, valamint az első és második kérdésre adott válaszból az tűnik ki, hogy a jelen ügyben az 1996. február 29-i Skanavi és Chryssanthakopoulos ítélet (C-193/94, EU:C:1996:70) alapjául szolgáló ügyben eljárás alá vont személyektől eltérően I, bár rendelkezett járművezetői jogosultsággal Franciaországban, az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában, legalább is a uniós jog értelmében, nem rendelkezett e jogosultsággal a többi tagállamban, amelyet e tagállam hatóságai kötelesek elismerni a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében, mivel az érdekelt személy ezen időpontban nem rendelkezett az ezen irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedéllyel, amely bizonyítja, hogy a személy megfelelt az ezen irányelv által előírt követelményeknek. Ezenfelül az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az e személy számára Franciaországban kiállított CEPC csak Franciaország területén érvényes.

74 Nem tűnik tehát ellentétesnek az EUMSZ 21. az EUMSZ 45. az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikkel, hogy ha egy olyan járművezetőt, mint I, aki nem rendelkezik járművezetési jogosultsággal, szankcióval sújtsanak Németországban.

75 Mindazonáltal lényeges, hogy a kiszabott szankció ne legyen aránytalan az alapügy tényállásának súlyosságához viszonyítva (lásd ebben az értelemben: 1996. február 29-i Skanavi és Chryssanthakopoulos ítélet, C-193/94, EU:C:1996:70, 36. és 38. pont).

76 Mindenesetre meg kell állapítani, hogy az a tény, hogy valaki egy tagállam területén egy másik tagállamban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezve vezet gépjárművet, nem rendelkezik azonban a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedéllyel, kevésbé súlyosnak tűnik, mint bármely járművezetői jogosultság nélkül gépjárművet vezetni valamely tagállam területén, különösen az említett irányelvnek a jelen ítélet 51. pontjában hivatkozott célkitűzése tekintetében, amely a közúti közlekedés biztonságának javítására irányul.

77 Következésképpen az a tény, hogy valamely tagállam egy olyan járművezetőre, mint I, aki egy másik tagállamban szerezte meg a járművezetési jogosultságot, de még nem állították ki számára a 2006/126 irányelvben a vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedélyt, súlyos büntető- vagy közigazgatási szankciót szabnak ki, mint például szabadságvesztés vagy nagy összegű pénzbüntetés, aránytalan lenne a szóban forgó tényállás súlyosságához viszonyítva, és ily módon sértené e járművezetőnek a tagállamok területén való szabad mozgáshoz és szabad tartózkodáshoz való, az uniós polgároknak az EUMSZ 21. cikkben rögzített jogát, illetve az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikkben biztosított alapvető szabadságokat. Ezzel szemben nem aránytalan egy kisebb súlyú szankció kiszabása, mint például egy észszerű összegű közigazgatási bírság.

78 Ennek megfelelően a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy az I által elkövetett szabálysértés súlyosságának és az I-re kiszabandó szankció súlyának mérlegelése keretében esetleges enyhítő körülményként figyelembe vegye azt a tényt, hogy I Franciaországban megszerezte a járművezetési jogosultságot, amit a CEPC tanúsít, amelyet, amint arra maga a kérdést előterjesztő bíróság is rámutat, főszabály szerint az érdekelt személy kérelmére a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedélyre cserélnek. E bíróságnak elemzése keretében azt is meg kell vizsgálnia, hogy I milyen valós veszélyt jelentett a közúti közlekedés biztonságára Németországban.

79 A fenti megfontolások összességére figyelemmel a harmadik és negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az, hogy valamely tagállam szankciót ír elő azon személy tekintetében, aki, jóllehet megfelel a vezetői engedély kiállítása tekintetében az ezen irányelvben előírt követelményeknek, úgy vezet gépjárművet e tagállam területén, hogy nem rendelkezik az említett irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedéllyel, és aki az ilyen vezetői engedélynek egy más tagállam

általi kiállítására várva az említett másik tagállamban szerzett járművezetési jogosultságának fennállását kizárólag az ez utóbbi tagállam által kiállított ideiglenes igazolással tudja bizonyítani, feltéve hogy e szankció nem aránytalan a tényállás súlyosságához viszonyítva. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy az érintett személy által elkövetett szabálysértés súlyosságának és az e személyre kiszabandó szankció súlyának mérlegelése keretében esetleges enyhítő körülményként figyelembe vegye azt a tényt, hogy az érintett személy egy másik tagállamban megszerezte a járművezetési jogosultságot, amit az említett másik tagállam által kiállított igazolás tanúsít, amelyet főszabály szerint az érintett személy kérelmére a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedélyre cserélnek. E bíróságnak elemzése keretében azt is meg kell vizsgálnia, hogy a területén az érintett személy milyen valós veszélyt jelentett a közúti közlekedés biztonságára.

A költségekről

80 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) **A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 18., az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes valamely tagállam azon szabályozása, amelynek értelmében ez a tagállam megtagadhatja egy másik tagállamban kiállított, a jogosult járművezetési jogosultságának fennállását tanúsító igazolás elismerését, amennyiben ezen igazolás nem felel meg az ezen irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek, még ha az említett igazolás jogosultja meg is felel az említett irányelvben előírt, a vezetői engedély kiadásához szükséges feltételeknek.**

2) **A 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, valamint az EUMSZ 21., az EUMSZ 45., az EUMSZ 49. és az EUMSZ 56. cikket úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az, hogy valamely tagállam szankciót ír elő azon személy tekintetében, aki, jóllehet megfelel a vezetői engedély kiállítása tekintetében az ezen irányelvben előírt követelményeknek, úgy vezet gépjárművet e tagállam területén, hogy nem rendelkezik az említett irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedéllyel, és aki az ilyen vezetői engedélynek egy más tagállam általi kiállítására várva az említett másik tagállamban szerzett járművezetési jogosultságának fennállását kizárólag az ez utóbbi tagállam által kiállított ideiglenes igazolással tudja bizonyítani, feltéve hogy e szankció nem aránytalan a tényállás súlyosságához viszonyítva. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy az érintett személy által elkövetett szabálysértés súlyosságának és az e személyre kiszabandó szankció súlyának mérlegelése keretében esetleges enyhítő körülményként figyelembe vegye azt a tényt, hogy az érintett személy egy másik tagállamban megszerezte a járművezetési jogosultságot, amit az említett másik tagállam által kiállított igazolás tanúsít, amelyet főszabály szerint az érintett személy kérelmére a 2006/126 irányelvben előírt vezetőiengedély-mintával kapcsolatos követelményeknek megfelelő vezetői engedélyre cserélnek. E bíróságnak elemzése keretében azt is meg kell vizsgálnia, hogy a területén az érintett személy milyen valós veszélyt jelentett a közúti közlekedés biztonságára.**

Aláírások

i — A jelen szöveg 19., 31., 52., 63., 78. és 79. pontjában, valamint rendelkező részében az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.