YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2008. november 6. [1]

1. Hivatkozhat-e valaki, akitől a jogosítványát 1997-ben ittas járművezetés elkövetése miatt visszavonták, és aki nem bizonyította ismételten a vezetésre való alkalmasságát, egy osztrák vezetői engedélyre, amelyet részére 1964-ben állítottak ki? Lényegében ezt kérdezi a Landgericht Mannheim (Németország) az előzetes döntéshozatal iránti kérelmében.

2. Ez az előzetes döntéshozatal iránti eljárás abban különbözik azoktól az ügyektől, amelyekkel a Bíróság ezen a területen korábban foglalkozott, hogy az érintett személy két vezetői engedélyét két különböző tagállamban állították ki az Osztrák Köztársaság Európai Unióhoz történő 1995-ös csatlakozását megelőzően.

3. Erre az időbeli egymásutániságra tekintettel az irányadó közösségi jogszabályok az EK-vezetői engedély bevezetéséről szóló, 1980. december 4-i 80/1263/EGK tanácsi irányelv, [2] a vezetői engedélyekről szóló 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv [3] és az egyes vezetőiengedély-kategóriák egyenértékűségéről szóló, 2000. március 21-i 2000/275/EK bizottsági határozat. [4]

4. A Bíróságnak tehát először azt kell tisztáznia, hogy ezen szabályozás alapján az említett személy ilyen körülmények között, rendelkezhetett-e két vezetői engedéllyel annak ellenére, hogy a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdése szerint senki nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel.

5. Ez a kérdés a Bíróságot továbbá arra fogja késztetni, hogy ismételten átgondolja a 91/439 irányelv 8. cikke (2) és (4) bekezdésében foglalt szabályozás hatókörét, amely szerint egy tagállam megtagadhatja egy másik

1 – Eredeti nyelv: francia.

2 – HL L 375., 1. o.. Ez az irányelv 1983. január 1-jén lépett hatályba.

3 – HL L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o.. Az irányelvet módosította a 2003. szeptember 29-i 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 284., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 1. fejezet, 4. kötet, 447. o., a továbbiakban: 91/439 rendelet).

4 – HL L 91., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 392. o.

tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akivel szemben az előbbi állam területén a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó intézkedést alkalmaztak.

I – Jogi háttér

A – *A közösségi jog*

1. A 80/1263 irányelv

6. A jelen indítványban azon álláspontom indokait fogom bemutatni, miszerint a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, hogy egy személy két vezetői engedéllyel rendelkezzen, egyrészt, ha az első vezetői engedélyt valamely harmadik államban a 80/1263 irányelv hatálybalépését megelőzően állították ki, és másrészt, ha a 91/439 irányelv hatálybalépése előtt az érintett személy már rendelkezett egy, a Közösség területén elismert vezetői engedéllyel, valamint alávetette magát a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges alkalmassági vizsgálatnak.

8. A Közösség területén a személyek szabad mozgásának gyakorlása, illetve a vezetői vizsga letételének helyétől eltérő, más tagállamban történő letelepedés megkönnyítése érdekében a 80/1263 irányelv bevezette a közösségi minta szerinti vezetői engedélyt.

9. Az irányelv 1. cikkének első bekezdése szerint valamely, a közösségi minta szerint kiállított nemzeti vezetői engedély mind a nemzeti, mind a nemzetközi közlekedésben érvényes.

7. Továbbá ki fogom fejteni, hogy véleményem szerint a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdését miért úgy kell értelmezni, hogy az az alapeljárás körülményei esetén nem ellentétes azzal, hogy valamely tagállam megtagadja egy olyan vezetői engedély érvényességének elismerését, amelyet korábban egy másik tagállamban állítottak ki.

10. Az irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdése előírja, hogy a vezetői engedély kiállításának tagállamától eltérő másik tagál-

lamban tartózkodó személy a lakóhelyének megszerzésétől számított egy éven belül köteles a vezetői engedélyét kicseréltetni. A lakóhelye szerinti tagállam a megfelelő kategória vagy kategóriák szerinti vezetői engedélyt állít ki a részére.

11. Az irányelv 8. cikke (1) bekezdése második albekezdése szerint a vezetői engedély kicserélését végző tagállam a leadott vezetői engedélyt visszaküldi a kiállító tagállam illetékes hatóságának.

2. A 91/439 irányelv

12. A 80/1263 irányelvet a 91/439 irányelv 1996. július 1-jével hatályon kívül helyezte, és bevezette a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elvét. [5]

13. A 91/439 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja megállapítja a vezetői engedély kiállításának minimális feltételeit. Eszerint a vezetői engedély kiállítása egy jártassági és magatartási vizsga, valamint egy elméleti vizsga letételétől és az egészségügyi követelményeknek való megfeleléstől függ.

14. Különösen a 7. cikk (1) bekezdésének a) pontjában hivatkozott III. melléklet 14.1 és 15. pontjában van előírva, hogy az olyan kérelmezőknek, akik alkohol- vagy drogfüggőségben szenvednek, vagy bár függőségük nem áll fenn az ilyen anyagok vonatkozásában, de rendszeresen visszaélnek azokkal, vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg.

15. Ezenfelül a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdése szerint senki nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel.

16. Az irányelv 8. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit alkalmazhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultjára.

5 – Lásd az 1. cikk (2) bekezdését.

17. A 91/439 irányelv 8. cikkének (4) bekezdése az alábbiakat mondja ki:

„Egy tagállam megtagadhatja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akivel szemben az előbbi állam területén a (2) bekezdésben említett egyik intézkedést alkalmazták.

Egy tagállam hasonlóképpen megtagadhatja a vezetői engedély kiállítását olyan kérelmező részére, akivel szemben ilyen intézkedést alkalmaztak egy másik tagállamban."

3. A 2000/275 határozat

18. A 91/439/EGK irányelv úgy rendelkezik, hogy a tagállamoknak egyenértékűséget kell megállapítaniuk az ennek az irányelvnek a végrehajtását megelőzően kiadott és az irányelv 3. cikkében meghatározott engedélyek között.[6] A 2000/275 irányelv egyenértékűségi táblázatokat tartalmaz a vezetői engedélyeknek e két kategóriájára.[7]

6 – Lásd a 91/439 irányelv 10. cikkének (1) bekezdését és a 2000/275 határozat (3) preambulumbekezdését.

7 – Lásd a 2000/275 határozat 2. cikkét.

19. Az Ausztriában 1956. január 1-jétől 1997. november 1-jéig alkalmazott vezetői engedély mintáit e határozat mellékletében felsorolták, és így közösségi mintaként elismerték.

B – *A nemzeti jog*

20. A Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (személyeknek a közúti közlekedésben való részvételéről szóló rendelet, a továbbiakban: FeV) 28. §-ának (1) bekezdése előírja, hogy az Unió valamely tagállamában kiállított vezetői engedély tulajdonosa a Németországi Szövetségi Köztársaság területén gépjárművet vezethet.

21. Az FeV 28. §-a (4) bekezdésének 3. pontja szerint mindazonáltal a jogosultság nem vonatkozik olyan személyekre, akiknek a vezetői engedélyét Németországban bíróság ideiglenesen vagy jogerősen, vagy közigazgatási hatóság azonnal végrehajthatóan vagy jogerősen visszavonta.

22. A deutsches Strafgesetzbuch (német büntetőtörvénykönyv) 69. §-ának (1) bekezdése szerint az illetékes büntetőbíróság a közlekedési bűncselekmény miatt elítélt

személy vezetői engedélyét visszavonja, ha az eljárás alá vont személyt a járművezetésre alkalmatlannak tekinti. A vezetői engedély visszavonását a büntető törvénykönyv 69a. §-a azzal egészíti ki, hogy hat hónaptól öt évig terjedő időtartamra nem adható ki új vezetői engedély.

23. Az FeV 20. §-a figyelemmel az FeV 11. §-ára előírja, hogy a vezetői engedély visszavonás után történő újbóli megadásának feltétele annak igazolása, hogy a kérelmező a szükséges testi és szellemi feltételeknek megfelel. Ez orvosi-pszichológiai szakvélemény benyújtásával igazolható.

24. Továbbá a Straßenverkehrsgesetz (közúti közlekedésről szóló törvény) 21. §-a meghatározza, hogy aki gépjárművet az ahhoz szükséges vezetői engedély nélkül vezet, egy évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

II – A tényállás és az alapeljárás

25. K. Schwarz osztrák állampolgár részére az osztrák hatóság 1964. október 28-án vezetői engedélyt állított ki. Miután K. Schwarz a lakóhelyét áthelyezte Németországba, kérelmére az illetékes német hatóságok 1968-ban, figyelemmel az osztrák vezetői engedélyére, német vezetői engedélyt állítottak ki. K. Schwarz az osztrák vezetői engedélyét megtarthatta.

26. 1988. május 9-én K. Schwarz a német vezetői engedélyét visszaadta a német hatóságoknak, majd 1993. november 11-én ismételten kérelmezte a német vezetői engedély kiállítását. A német jogban kötelezően előírt sikeres orvosi-pszichológiai vizsgálat után az Ordnungsamt Mannheim (mannheimi rendészeti hivatal) K. Schwarz részére 1994. május 3-án új vezetői engedélyt állított ki anélkül, hogy az osztrák jogosítványát bevonta volna.

27. Az Amtsgericht Mannheim 1997. december 1-jei ítéletével ittas járművezetés miatt 40 napi tétel pénzbüntetésre ítélte a vádlottat, egy napi tétel összegét 50 DEM-ban határozta meg. A német vezetői engedélyét bevonták, és az új vezetői engedély kiállítására hat hónapos tilalmi időszakot határoztak meg. A német jog szerint K. Schwarznak az új vezetői engedély kiállítása érdekében a vezetésre való alkalmasságát többek között egy orvosi-pszichológiai szakvélemény előterjesztésével kellett igazolnia.

28. 2000. július 24-én a vádlott a mannheimi rendészeti hivatalnál új vezetői engedély kiállítását kérelmezte. A hivatal 2001. április 2-i határozatával elutasította e kérelmet, mivel K. Schwarz nem nyújtotta be a szükséges orvosi-pszichológiai szakvéleményt.

29. 2006. január 30-án az Amtsgericht Mannheim engedély nélküli járművezetés miatt tárgyalás mellőzésével 30 napi tétel pénzbüntetést szabott ki K. Schwarzzal szemben, egy napi tétel összegét 25 euróban határozva meg, mivel megállapítást nyert, hogy 2005. április 11-én vezetői engedély nélkül közlekedett.

30. Egy következő közlekedési ellenőrzés során Mannheimben 2005. december 23-án K. Schwarz az osztrák vezetői engedélyét mutatta fel, amellyel még mindig rendelkezett, mivel azt 1968-ban és 1994-ben, a német vezetői engedély kiállításakor nem vonták be. Ezért felmerült az osztrák vezetői engedélye érvényességének a kérdése.

31. Az Amtsgericht Mannheim (Mannheimi elsőfokú bíróság) 2006. június 22-i ítéletével K. Schwarzot felmentette az alól a vád alól, hogy érvényes vezetői engedély hiányában vezetett Németországban gépjárművet.

32. A döntéssel szemben a Staatsanwaltschaft Mannheim (mannheimi ügyészség) fellebbezést nyújtott be a Landgericht Mannheim (mannheimi tartományi bíróság) előtt. Az ügyészség kérte, hogy a bíróság állapítsa meg K. Schwarz bűnösségét a 2005. december 23-án elkövetett, érvényes vezetői engedély hiányában való gépjárművezetés miatt.

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

33. A Landgericht Mannheimnek kétségei vannak az osztrák vezetői engedély érvényessége felől, ezért az előtte folyamatban lévő eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1. Lehetséges-e közösségi jogi szempontból – a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdésében foglaltak ellenére –, hogy uniós polgár érvényes német, és egy másik tagállamban kiállított további vezetői engedéllyel rendelkezzen, úgy, hogy mindkét engedélyt azt megelőzően szerezte, hogy e [harmadik] állam csatlakozott az Európai Unióhoz, valamint, adott esetben

2. azzal a jogkövetkezménnyel jár-e a később kiállított német, második vezetői engedélynek a Fahrerlaubnis-

verordnung (a vezetői engedélyekről szóló rendelet) hatálybalépését, 1999. január 1-jét megelőzően, ittas járművezetés bűncselekményének elkövetése miatt történt visszavonása, hogy a [harmadik] állam csatlakozását követően abban az esetben sincs szükség a korábban kiállított külföldi vezetői engedély érvényességének németországi elismerésére, ha a Németországban kiszabott eltiltás tartama már letelt?"

IV – Jogi értékelés

34. K. Schwarztól, aki egy osztrák és egy német vezetői engedéllyel rendelkezett, amelyeket az Osztrák Köztársaság Unióhoz való csatlakozását megelőzően állítottak ki, német vezetői engedélyét visszavonták. Néhány évvel később egy németországi közúti ellenőrzés során az illetékes hatóságoknak az osztrák vezetői engedélyét mutatta fel.

35. A kérdést előterjesztő bíróság tehát nem tudja eldönteni, hogy K. Schwarz a vezetői engedély nélküli vezetés bűncselekményében bűnös-e, vagy az osztrák jogosítványt az illetékes német hatóságoknak a német vezetői engedély visszavonása ellenére érvényesnek kell-e elismerniük.

36. A kérdést előterjesztő bíróság ezért arra vár választ a Bíróságtól, hogy egy uniós polgár az alapeljárás körülményei között, és arra tekintettel, hogy a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdése szerint senki nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel, rendelkezhet-e két vezetői engedéllyel.

37. Amennyiben a Bíróság az első kérdésre igenlő választ ad, a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy valamely tagállam megtagadhatja a korábban egy másik tagállam által, az utóbbinak az Unióhoz történt csatlakozását megelőzően, olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akitől az elismerés kérdésében döntő tagállamban a vezetői engedélyét visszavonták.

38. A 91/439 irányelv 7. cikke (5) bekezdése hatókörének meghatározását követően ismertetem azon álláspontom indokait, mely szerint K. Schwarz jogszerűen rendelkezett két jogosítvánnyal. Ezt követően kifejtem, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság véleményem szerint miért tagadhatja meg az osztrák vezetői engedély érvényességének elismerését a német vezetői engedély bevonása miatt.

A – *Előzetes észrevételek*

39. Mindenekelőtt a 91/439 irányelv 7. cikke (5) bekezdésének hatókörét kell tisztázni az irányelv által létrehozott rendszerben.

40. A 91/439 irányelv a személyek szabad mozgását kívánja biztosítani az Unió területén, és egyidejűleg hozzá kíván járulni a közúti közlekedés biztonságának javításához. [8]

41. Ezért az 1. cikk (2) bekezdése előírja, hogy a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik. A vezetői engedélyek kölcsönös elismerése lehetővé teszi az uniós polgároknak, hogy egyetlen vezetői engedéllyel szabadon mozogjanak az Unió mind a 27 tagállamában.

42. A 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdéséből, mely szerint senki nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel, logikusan következik az irányelv 1. cikke (2) bekezdésében kimondott, a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elve. Ha ugyanis a tagállam köteles a másik tagállamban kiállított vezetői engedélyt elismerni, ez az egyetlen vezetői engedély elegendő az európai területen való szabad mozgáshoz.

43. Az, hogy csupán egyetlen vezetői engedéllyel lehessen rendelkezni, véleményem szerint olyan eszköz, amely eredményessé teszi az azon korlátozó intézkedéseknek való érvényszerzést, amelyeket valamely tagállam illetékes hatóságai a vezetői engedély tulajdonosával szemben hozhatnak. Az, hogy a vezetésre való jogosultság csak egyetlen vezetői engedélyben testesül meg, megakadályozza, hogy a tulajdonosa a bevonása esetén egy másik vezetői engedélyre hivatkozzon és így a vele szemben alkalmazott szankciót kikerülje.

44. Ezért a 91/439 irányelv előírja, hogy a másik tagállamban kiállított vezetői engedély cseréjét végrehajtó illetékes hatóság visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságának. [9] Ha egy tagállam egy harmadik ország által kiadott vezetői engedélyt cserél le, a tulajdonos a lecserélendő vezetői engedélyét köteles a cserét végrehajtó tagállam illetékes hatóságának leadni. [10]

45. Következésképpen a vezetői engedély cseréjekor az új vezetői engedély kiállításának feltétele a régi jogosítvány leadása. A következő jogi értékelésben kiderül, hogy ez

8 – Lásd az első preambulumbekezdést.

9 – Lásd az irányelv 8. cikkének (3) bekezdését.

10 – Lásd az irányelv 8. cikke (6) bekezdésének második albekezdését.

a szabály az alapeljárás tényállásának időbeli lefolyása miatt nem érvényesül.

46. A kérdést előterjesztő bíróság kérdéseit ezért álláspontom szerint ezen megfontolások figyelembevételével kell megválaszolni.

B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről*

47. A kérdést előterjesztő bíróság első kérdésével azt szeretné megtudni, hogy K. Schwarz az alapeljárás körülményei között jogszerűen rendelkezhetett-e két vezetői engedéllyel.

48. Ehhez röviden emlékeztetni kell az alapeljárás tényállására.

49. Az iratokból megállapítható, hogy K. Schwarz 1964-ben osztrák vezetői engedélyt kapott. Miután a lakóhelyét áthelyezte Németországba, kérelmére az illetékes német hatóságok 1968-ban, figyelemmel az osztrák vezetői engedélyére, német vezetői engedélyt állítottak ki számára. 1988-ban visszaadta az illetékes hatóságoknak a német jogosítványát, és 1994-ben előterjesztett kérelmére ismételten német vezetői engedélyt kapott. Tehát amíg 1997-ben ittas vezetés miatt a német vezetői engedélyét el nem vették, két jogosítvánnyal rendelkezett. K. Schwarz jelenleg az osztrák vezetői engedélyére hivatkozik.

50. Figyelemmel ezen körülményekre, álláspontom szerint különbséget kell tenni a 80/1263 irányelv hatálybalépését megelőző helyzet és a 91/439 irányelv hatálybalépését megelőző helyzet között.

51. Az első német vezetői engedély kiállításakor, 1968-ban az Osztrák Köztársaság ugyanis még nem volt tagja az Uniónak. Abban az időpontban a vezetői engedélyekről, különösen pedig a harmadik államban kiállított vezetői engedélyek cseréjéről közösségi jogi szabályozás sem létezett. A Németországi Szövetségi Köztársaság tehát kiállíthatott K. Schwarz részére egy német vezetői engedélyt, anélkül hogy meg kellett volna követelnie az osztrák jogosítvány leadását.

52. Amikor 1994-ben, második alkalommal állítottak ki német vezetői engedélyt, a 91/439 irányelv még nem volt alkalmazható. Ezen irányelv 12. cikkének (1) bekezdése szerint a tagállamok ugyanis elfogadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1996. július 1-jétől megfeleljenek.

53. Ezzel szemben a hatályos 80/1263 irányelv előírta, hogy ha egy harmadik ország által kiadott vezetői engedélyt cserélnek le egy közösségi minta szerinti vezetői engedélyre, akkor a régi vezetői engedélyt a cserét végrehajtó tagállam illetékes hatóságai részére le kell adni.

54. Az alapeljárásból azonban kiderül, hogy a német vezetői engedélynek az 1994. május 3-án történő kiállítása nem az osztrák jogosítvány kicserélése céljából történt, hanem csupán a Németország területén érvényes vezetői engedély iránti egyszerű kérelemre.

55. Mivel akkor a közösségi jogban nem létezett olyan szabály, amely valamely tagállamot megakadályozott volna abban, hogy olyan személy részére állítson ki vezetői engedélyt, aki már rendelkezett másik jogosítvánnyal, és a Német Szövetségi Köztársaságnak nem volt lehetősége annak vizsgálatára, hogy K. Schwarz már rendelkezik-e jogosítvánnyal,[11] jogszerűen történhetett meg részére a második vezetői engedély kiállítása.

56. Igaz, hogy a 91/439 irányelv 1. cikkének (2) bekezdése kötelezi a tagállamokat, hogy elismerjék a másik tagállam által, annak az Unióhoz történő csatlakozását megelőzően kiállított vezetői engedélyeket.[12] Azonban véleményem szerint az irányelv 7. cikke (5) bekezdésének nincs visszaható hatálya, és ezért ilyen körülmények között nem kötelez az első vezetői engedély automatikus elvesztése vagy a második semmissége közötti választásra sem.

57. Ellenben a 91/439 irányelv 1996. július 1-jei hatálybalépésétől kezdve az irányelv 7. cikke (5) bekezdésének hatékony érvénye-

11 – A vezetői engedéllyel kapcsolatos, korábban a Bíróság elé terjesztett ügyek bizonyítják, hogy a 91/439 irányelv hatálybalépése és az egyetlen jogosítvánnyal való rendelkezés kötelezettsége ellenére a gyakorlatban nagyon nehéz annak vizsgálata, hogy az érintett rendelkezik-e már valamely másik tagállamban kiállított vezetői engedéllyel. A kiállító tagállam illetékes hatóságai bizonyára továbbra is nehézségekbe fognak ütközni, amíg az Unión belül nincs meg a közúti forgalomban részvevők vezetői engedélye nyilvántartásának hálózata. A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 403., 18. o.), amely a 91/439 irányelv helyébe fog lépni, és 2013. január 19-én lép hatályba, a 7. cikke (5) bekezdésének b), c) és d) pontjában kifejezetten előírja, hogy a tagállam megtagadja a vezetői engedély kiállítását, amennyiben megállapítja, hogy a kérelmező már rendelkezik vezetői engedéllyel. A tagállamoknak meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket, amennyiben alapos a gyanú, hogy a kérelmező már rendelkezik másik vezetői engedéllyel. Ehhez a tagállamok igénybe veszik a vezetői engedélyek európai uniós hálózatát, amint e hálózat működőképes lesz.

12 – Lásd a 2000/275 határozat (1) premabulumbekezdését. Emlékeztetni kell arra is, hogy az osztrák hatóságok által 1956. január 1-je és 1997. november 1-je között kiállított vezetői engedélyeket, mint a közösségi mintával megegyezőket, elismerték.

sülése érdekében szükséges, hogy az érintett csak egy vezetői engedéllyel rendelkezzen.

58. Ebben az összefüggésben logikusnak tűnik nekem, hogy semmisnek tekintsük azt a vezetői engedélyt, amelyet ezen időpontot követően annak ellenére állítottak ki, hogy a tulajdonosának már volt olyan vezetői engedélye, amelyet a Közösség területén elismernek.

59. Mindezek alapján álláspontom szerint K. Schwarz az alapeljárás körülményeire figyelemmel rendelkezhetett két érvényes vezetői engedéllyel, amit egyébiránt a kérdést előterjesztő bíróság és az Európai Közösségek Bizottsága – úgy tűnik – elismer. [13]

60. Az a tény, hogy ilyen különleges körülmények miatt K. Schwarz két érvényes vezetői engedéllyel rendelkezhet, véleményem szerint nem teszi lehetővé, hogy megkerülje a német hatóságok által 1997-ben alkalmazott vezetői engedély visszavonására vonatkozó intézkedést, valamint azt a kötelezettségét, hogy magát egy orvosi-pszichológiai szakvéleménnyel igazolt alkalmassági vizsgálatnak alávesse.

13 – Lásd az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 11. pontját és a Bizottság észrevételeinek 22–26. pontját.

C – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

61. A jelenleg felmerülő kérdés tehát az, hogy a német vezetői engedély német hatóságok általi visszavonásának vannak-e hatásai az osztrák vezetői engedélyre is, és a visszavonás megakadályozza-e K. Schwarzot abban, hogy erre a vezetői engedélyére hivatkozzon.

62. Úgy tűnik, hogy a Bizottság elfogadja, hogy a német vezetői engedély visszavonása nincs hatással az osztrák vezetői engedélyre. A Bizottság álláspontja szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság abban az esetben, ha az osztrák jogosítványt a másik vezetői engedély hatályban lévő visszavonása ellenére állították volna ki, megtagadhatta volna az osztrák vezetői engedély érvényességének elismerését a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdése alapján. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az osztrák vezetői engedély kiállításának időpontjában a tulajdonosának nem volt semmilyen másik vezetői engedélye visszavonva. Ezért a német hatóságoknak a német vezetői engedély visszavonása ellenére el kell ismerniük az osztrák vezetői engedélyt.

63. Ezt a véleményt az alábbi okok miatt nem osztom.

64. Az igaz, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének követelménye minden külön formai követelmény nélkül áll fenn és nem biztosít mérlegelési mozgásteret a tagállamoknak a teljesítése érdekében hozott intézkedések terén. [14]

65. A 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdése azonban egyértelmű kivételt állapít meg ezen elv alól, mivel előírja, hogy egy tagállam megtagadhatja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének az elismerését, akivel szemben az előbbi állam területén a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezést alkalmaztak.

66. Ahogy a Wiedemann és Funk, valamint Zerche és társai ügyben, [15] amelyben 2008. június 26-án született ítélet, előterjesztett indítványom 58. pontjában kifejtettem, ez a szabály lehetővé teszi valamely tagállamnak, hogy biztosítsa azt, hogy olyan személyek, akiket a közösségi joggal összeegyeztethető törvényes eljárásban gépjárművek vezetésére a veszélyességük miatt alkalmatlannak minősítettek, ne használhassanak fel egy másik tagállamban kiállított vezetői engedélyt.

67. A Bíróság mindazonáltal úgy döntött, hogy valamely tagállam nem tagadhatja meg annak a vezetői engedélynek az elismerését, amelyet egy másik tagállamban olyan személy részére állítottak ki, akivel szemben az előbbi tagállam területén a vezetői engedély visszavonására vonatkozó intézkedést alkalmaztak, ha a vezetői engedélyt az újabb vezetői engedély kiadását megakadályozó tilalmi idő lejártát követően állították ki. [16] Ugyanez érvényes, ha a visszavonásra vonatkozó intézkedéshez nem kapcsolódott az újabb vezetői engedély kiadására vonatkozó tilalmi időszak, és az új vezetői engedélyt a másik tagállamban azt követően állították ki, hogy a jogosítványt az egyik tagállamban visszavonták. [17]

68. A Kapper- és a Kremer-ügyben a vezetői engedély jogosultjai a visszavonásra vonatkozó intézkedést követően, illetve az újabb vezetői engedély kiadását lehetővé tevő tilalmi időszak lejárta után szerezték azokat a vezetői engedélyeket, amelyeknek az érvényessége vitatott volt. Az illetékes hatóságok azonban a 91/439 irányelv 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának megfelelően ellenőrizhették, hogy e személyek újra alkalmasak-e a járművezetésre, és megszűnt-e a veszélyességük.

69. Az alapeljárásban más a helyzet. K. Schwarz az osztrák vezetői engedélyét ugyanis 43 évvel a német vezetői engedélye visszavonásához vezető vétség elkövetése előtt állították ki. Ezen túlmenően a mannheimi rendészeti hivatal 2001. április 2-án

14 – Lásd különösen a C-230/97. sz. Awoyemi-ügyben 1998. október 29-én hozott ítélet (EBHT 1998., I-6781. o.) 41. és 42. pontját.

15 – A C-329/06. és C-343/06., valamint C-334/06–336/06. sz. ügyek (EBHT 2008., I-4635. o.).

16 – Lásd a C-476/01. sz. Kapper-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-5205. o.) 76. pontját.

17 – A C-340/05. sz. Kremer-ügyben 2006. szeptember 28-án hozott végzés 34 és 35. pontja.

megtagadta K. Schwarz részére új vezetői engedély kiállítását, mivel a megkövetelt orvosi-pszichológiai szakvéleményt nem nyújtotta be, és ezáltal a vezetői alkalmasságának ismételt meglétét nem bizonyította.

70. Ezért a német vezetői engedélyének visszavonása és a hat hónapos tilalmi idő lejárta után egyik hatóság sem volt abban a helyzetben, hogy K. Schwarz vezetésre való alkalmasságát megvizsgálja. Véleményem szerint az évekkel a vétség elkövetését megelőzően megszerzett vezetői engedély egyszerű birtoklása önmagában nem alkalmas annak bizonyítására, hogy K. Schwarz a 91/439 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti orvosi követelményeknek megfelel.

71. E vonatkozásban emlékeztetni kell arra, hogy az irányelv III. mellékletének 14.1 és 15. pontjából kiderül, hogy az olyan kérelmezőknek, akik alkohol- vagy drogfüggőségben szenvednek, vagy bár függőségük nem áll fenn az ilyen anyagok vonatkozásában, de rendszeresen visszaélnek azokkal, vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg.

72. A német hatóságok által a fenti rendelkezések alkalmazásával összefüggésben a vezetői engedély ismételt kiadásához megkövetelt orvosi-pszichológiai szakvélemény éppen azon személy alkalmasságának vizsgálatát teszi lehetővé, akitől a vezetői engedélyét ittas vezetés miatt visszavonták.

73. Amennyiben megengednénk, hogy K. Schwarz annak ellenére az osztrák vezetői engedélyére hivatkozzon, hogy a vezetésre való alkalmasságának vizsgálatát nem vállalta, a 91/439 irányelv biztonsági szabályait kerülnénk meg, és az irányelvnek a közúti közlekedés biztonságának javításához való hozzájárulása céljával ellentétesen cselekednénk.

74. Emlékeztetni kell arra, hogy az irányelv éppen emiatt írja elő, hogy senki nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel. Az a tény, hogy valaki az alapeljáráshoz hasonló nagyon különleges esetben két vezetői engedéllyel rendelkezik, nem akadályozhatja az irányelv kettős célját, egyrészt a kölcsönös elismerés elve által a személyek szabad mozgásának biztosítását, és másrészt a közúti közlekedés biztonságának javítását.

75. Más szavakkal, K. Schwarznak ugyan lehet a tulajdonában két jogosítvány, ez azonban nem változtat azon, hogy csak egy vezetői engedéllyel rendelkezhet.

76. Megsértené a 91/439 irányelvet, ha egy olyan személynek, aki a közúti közlekedésről szóló törvényt súlyosan sértő cselekményt követett el, megengednénk, hogy egy második jogosítványra hivatkozzon, jóllehet nem bizonyított, hogy ismét alkalmas a vezetésre.

77. Ezért az a véleményem, hogy egy tagállam a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdése alapján megtagadhatja azon vezetői engedély érvényességének elismerését, amelyet valamely másik tagállamban azt megelőzően állítottak ki egy személy részére, hogy tőle az első tagállam területén a vezetői engedélyét visszavonták.

78. A fenti megfontolások összessége alapján álláspontom szerint a 91/439 irányelv 7. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, hogy egy személy két vezetői engedéllyel rendelkezzen, egyrészt, ha az első vezetői engedélyt valamely harmadik államban a 80/1263 irányelv hatálybalépését megelőzően állították ki és másrészt, ha a 91/439 irányelv hatálybalépése előtt az érintett személy már rendelkezett egy, a Közösség területén elismert vezetői engedéllyel, valamint alávetette magát a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges alkalmassági vizsgálatnak. Az irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdését mindazonáltal véleményem szerint úgy kell értelmezni, hogy az az alapeljárás körülményei esetén nem ellentétes azzal, hogy egy tagállam megtagadja az olyan vezetői engedély érvényességének elismerését, amelyet korábban egy másik tagállamban állítottak ki.

79. Mielőtt a végkövetkeztetéseimhez érek, hasznosnak tartom a vezetői engedélyek kölcsönös elismerése elvének és az elv alóli kivételeknek a 91/439 irányelvből és a Bíróság ítélkezési gyakorlatából adódó általános alkalmazását megvilágító vázlatos felsorolását.

80. A 91/439 irányelv szerint:

– egy európai uniós polgár nem rendelkezhet több, mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel;

– egy tagállam nem állíthat ki vezetői engedélyt annak a személynek, aki hat hónapnál rövidebb ideig tartózkodott a területén, illetve alkohol- vagy kábítószerfüggő;

– az egyik tagállamban kiállított vezetői engedélyt a többi tagállamban elismerik;

– valamely tagállam azonban bizonyos körülmények között alkalmazhatja a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit;

– a tagállamok egymás között kötelesek a jóhiszemű együttműködésre.

81. A Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján:

– a fent hivatkozott Awoyemi-ügyben hozott ítéletben a bíróság úgy döntött, hogy a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének követelménye minden külön formai követelmény nélkül áll fenn és nem biztosít mérlegelési mozgásteret a tagállamoknak a teljesítése érdekében hozott intézkedések terén; [18]

– a Bíróságnak a Kapper-ügyben hozott ítéletében, valamint a Halbritter-ügyben [19] és a Kremer-ügyben hozott végzésében előadott fejtegetései szerint a fogadó tagállam, ha a saját területén az újabb vezetői engedély kiadását lehetővé tevő tilalmi időszak lejárt, vagy a vezetői engedély visszavonásához nem kapcsolódott tilalmi időszak, nem tagadhatja meg egyik olyan vezetői engedély érvényességének elismerését sem, amelyet egy másik tagállamban később állítottak ki;

– a Wiedemann és Funk ügyben hozott ítéletben a Bíróság kivételt engedett a kölcsönös elismerés elve alól. E szerint valamely tagállam olyan személytől, akinek vezetői engedélyét új engedély kiadását lehetővé tevő határozott időtartamú tilalmi időszak előírásával vonták vissza, megtagadhatja egy másik tagállam által ezen tilalmi időszak alatt kiállított új vezetői engedély elismerését; [20] és

– a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint egy személy részére, akivel szemben a vezetői engedélyére vonatkozóan korlátozó intézkedést alkalmaztak, nem lehet a tartózkodási helyre vonatkozó követelmény figyelmen kívül hagyásával vezetői engedélyt kiállítani. A szokásos tartózkodási helyre vonatkozó feltétel ugyanis a vezetői engedély megadására vonatkozó tagállami jogszabályok terén hiányzó teljes körű harmonizáció következtében elősegíti különösen a „vezetőiengedély-turizmus” elleni küzdelmet. Egyébiránt ennek a feltételnek különös jelentősége van, mivel előfeltétele a 91/439 irányelvben megállapított feltételek betartása vizsgálatának. [21] A Bíróság itt elsőbbséget adott a közlekedés biztonsága követelményének.

18 – 41., 42. pont.

19 – A C-227/05. sz. ügyben 2006. április 6-án hozott végzés.

20 – Lásd a hivatkozott Wiedemann és Funk ügyben hozott ítélet 65. pontját.

21 – Uo. 68–71. pont. Lásd a Zerche és társai ügyben hozott ítélet 65–68. pontját is.

82. A fentiek alapján a Bíróság egységes ítélkezési gyakorlata szerint, ahogy én értelmezem, az az egyértelmű törekvés tűnik felismerhetőnek, hogy a szabad mozgás jogának gyakorlását összhangba hozza a valamennyi, a szabad mozgás jogát gyakorló személy számára biztosítandó elengedhetetlen biztonsági minimummal.

83. Szükségesnek tartom kiemelni, hogy a szabad mozgás joga csak akkor valósulhat meg, ha az e jogukat gyakorló polgárok emiatt nem lesznek méltánytalan veszélynek kitéve. Véleményem szerint ilyen veszélyt jelent az a személy, akit valamely bíróság vagy hatóság határozata alapján vezetésre alkalmatlannak nyilvánítanak, mégis továbbra is vezet gépjárművet anélkül, hogy az immár hatályos irányelvben megállapított feltételeknek megfelelne.

84. Ezért tárgyszerűen megfelelőnek tartom azt a megállapítást, hogy a közösségi jog jelenlegi állapotában az ítélkezési gyakorlat önmagában nem képes az ilyen helyzetek megakadályozására.

85. Még akkor is, ha a Bíróság elfogadja javaslatomat, a jelen ügy vitathatatlanul rámutat arra a joghézagra, amelyet a 91/439 irányelv hagyott. Ha ugyanis az általam javasolt döntés születne, miszerint a Németországi Szövetségi Köztársaság jogszerűen tagadta meg K. Schwarz osztrák vezetői engedélye érvényességének elismerését, ő ezzel a jogosítvánnyal minden kényelmetlenség nélkül vezethetne gépjárművet az Unió bármely más tagállamában, ahol ugyanolyan veszélyt jelentene, mint Németországban.

86. Ezért célszerűnek tartom, hogy a közösségi jogalkotó foglalkozzon ezzel a problémával a megfelelő megoldás kialakítása érdekében.

V – Végkövetkeztetések

87. Mindezek alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Landgericht Mannheim által előterjesztett kérdésekre az alábbi választ adja:

„A 2003. szeptember 29-i 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv 7. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, hogy egy

személy két vezetői engedéllyel rendelkezzen, egyrészt, ha az első vezetői engedélyt valamely harmadik államban a közösségi vezetői engedély bevezetéséről szóló, 1980. december 4-i 80/1263/EGK tanácsi irányelv hatálybalépését megelőzően állították ki, és másrészt, ha a 91/439 irányelv hatálybalépése előtt az érintett személy már rendelkezett egy, a Közösség területén elismert vezetői engedéllyel, valamint alávetette magát a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges alkalmassági vizsgálatnak.

Az 1882/2003 rendelettel módosított 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal az alapeljárás körülményei esetén nem ellentétes, hogy valamely tagállam megtagadja az olyan vezetői engedély érvényességének elismerését, amelyet korábban egy másik tagállamban állítottak ki.”