YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2011. november 10.[1]

C-419/10. sz. ügy

Wolfgang Hofmann
kontra
Freistaat Bayern

(A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof [Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„2006/126/EK irányelv — Vezetői engedélyek kölcsönös elismerése — Olyan személy részére másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényessége elismerésének valamely tagállam általi megtagadása, akinek a vezetői engedélyét ez utóbbi állam területén visszavonták”

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bíróságot első alkalommal kérik a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[2] értelmezésére, amely a vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelvet dolgozza át.[3]

2. A 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik.

3. Létezik ugyanakkor egy kivétel ezen elv alól. Az irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy a tagállam megtagadja[4] egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akinek a vezetői engedélyét az előbbi állam területén korlátozták, felfüggesztették vagy visszavonták. E rendelkezés célja a 91/439 irányelv 8. cikke (4) bekezdése első albekezdésének felváltása, amely szerint egy tagállam *megtagadhatja*[5] az e körülmények között kiállított vezetői engedély elismerését.

4. Figyelemmel az e két cikkben alkalmazott fogalmak eltérésére, a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (bajor közigazgatási legfelsőbb bíróság, Németország) azt kívánja megtudni, hogy a Bíróság által a 91/439 irányelvre vonatkozóan kialakított ítélkezési gyakorlatot alkalmazni kell-e a 2006/126 irányelvben szabályozott helyzetekre is.

5. A Bíróság ugyanis úgy ítélte meg, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (4) bekezdése alapján egy tagállam egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély elismerését nem tagadhatja meg azért, mert az első tagállam területén a vezetői engedély jogosultja az ezen állam által kiállított vezetői engedély visszavonására vagy érvénytelenítésére vonatkozó intézkedés hatálya alatt áll, amikor az ezen intézkedéssel együttesen elrendelt, a vezetői engedély e tagállamban történő újbóli kiállítását korlátozó tilalmi idő letelt, mielőtt a vezetői engedélyt a másik tagállam kiállította.[6]

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 403., 18. o.

3 — HL L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o.

4 — Kiemelés tőlem.

5 — Ugyanott.

6 — Lásd a C-476/01. sz. Kapper-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-5205. o.) 78. pontját, valamint a C-227/05. sz. Halbritter-ügyben 2006. április 6-án hozott végzést és a C-340/05. sz. Kremer-ügyben 2006. szeptember 28-án hozott végzést is.

6. Ennélfogva a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a szövegezés változása miatt köteles-e a tagállam ezentúl megtagadni az olyan vezetői engedély érvényességének elismerését, amelyet ugyanezen körülmények között állítottak ki.

7. A jelen indítványban megjelölöm azon indokokat, amelyek alapján úgy vélem, hogy a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha annak jogosultjától a vezetői engedélyt azért vonták vissza az első tagállamban, mert ittasan vezetett, és a kiállítás tagállamában nem végezték el az irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában előírt, a vezetési alkalmasság megállapításához szükséges vizsgálatokat.

I – Jogi háttér

A – *Az uniós jog*

1. A 91/439 irányelv

8. A személyek Európai Közösség területén való szabad mozgásának vagy a vezetői engedély megszerzésének helyétől eltérő tagállamban való letelepedésének megkönnyítése érdekében a 91/439 irányelv bevezette a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elvét.[7]

9. Létezik ugyanakkor egy kivétel ezen elv alól. Az említett irányelv 8. cikke (4) bekezdésének első albekezdése értelmében ugyanis egy tagállam megtagadhatja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akivel szemben az előbbi tagállam területén a vezetői engedély korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó intézkedést alkalmaztak.

2. A 2006/126 irányelv

10. A 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése megismétli, hogy a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik.

11. Az irányelv 7. cikke (1) bekezdésének e) pontja szerint vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki, akiknek szokásos tartózkodási helye annak a tagállamnak a területén található, amelyik a vezetői engedélyt kiállítja.

12. Az említett irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy a tagállam megtagadja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akinek a vezetői engedélyét az előbbi állam területén korlátozták, felfüggesztették vagy visszavonták.

13. A 2006/126/EK irányelv 13. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2013. január 19-ig megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.

14. A III. melléklet 14.1. pontja kimondja, hogy vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik alkoholfüggőségben szenvednek vagy nem képesek tartózkodni az egyidejű alkoholfogyasztástól és vezetéstől. Azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik korábban alkoholfüggőségben szenvedtek, vezetői engedély kizárólag akkor adható ki, illetve újítható meg, ha bizonyos ideig igazoltan absztinensek voltak, továbbá ha a kérelmüket az erre felhatalmazott orvos szakvéleménye alátámasztja, és rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesznek részt.

7 — Lásd ezen irányelv 1. cikkének (2) bekezdését.

15. A 2006/126 irányelv 16. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2011. január 19-ig megfeleljenek. Ezeket a rendelkezéseket 2013. január 19-től kezdődően kell alkalmazni,[8] és a 91/439 irányelv ugyanezzel az időponttal hatályát veszti.[9]

16. A 2006/126 irányelv egyes rendelkezéseit ugyanakkor már az említett időpont előtt alkalmazni kell. Az irányelv 18. cikkének második bekezdése szerint a 2. cikk (1) bekezdését, az 5. cikket, a 6. cikk (2) bekezdésének b) pontját, a 7. cikk (1) bekezdésének a) pontját, a 9. cikket, a 11. cikk (1) és (3)–(6) bekezdését, a 12. cikket, valamint az I–III. mellékletet 2009. január 19-től kell alkalmazni.

B – *A nemzeti jog*

17. A személyek közúti közlekedésben való részvételének engedélyezéséről szóló rendelet (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr; a továbbiakban: FeV) 2009. január 19-i szövege 28. §-ának (1) bekezdésében úgy rendelkezik, hogy azon személyek, akik az Európai Unióból vagy Európai Gazdasági Térségből (EGT) származó érvényes vezetői engedéllyel rendelkeznek, és szokásos tartózkodási helyük a FeV 7. §-a (1) vagy (2) bekezdése értelmében a Németországi Szövetségi Köztársaságban van, jogosultak – a (2)–(4) bekezdésben foglalt korlátozásokra is figyelemmel – az engedélyben feltüntetett jogosultság keretein belül belföldön gépjárművet vezetni.

18. A FeV 28. §-a (4) bekezdése első albekezdésének 3. pontjában szerepel, hogy e járművezetési jogosultság nem vonatkozik az uniós vagy az EGT területére vonatkozó vezetői engedéllyel rendelkező személyre, ha a vezetői engedélyét Németországban bíróság ideiglenesen vagy jogerősen, vagy közigazgatási hatóság azonnal végrehajthatóan vagy jogerősen bevonta, illetve ha a vezetői engedély megadását jogerősen megtagadták, vagy azt csak azért nem vonták vissza, mert időközben lemondott róla.

II – A tényállás és az alapeljárás

19. A német állampolgár W. Hofmann 1960. október 13-án szerezte meg német vezetői engedélyét. Az Amtsgericht Memmingen (memmingeni városi bíróság) 1996. november 21-i határozatával visszavonta ezen engedélyt. W. Hofmann 1998. augusztus 31-én kapta azt vissza.

20. Az Amtsgericht Memmingen ittas járművezetés miatt pénzbüntetést szabott ki W. Hofmannal szemben, és vezetői engedélyét újból visszavonta. Az Amtsgericht Memmingen végzése 2007. május 8-án vált jogerőssé. E büntetés mellett egyébiránt új vezetői engedély kiállítására vonatkozó, 2008. augusztus 7-ig tartó tilalmi időt is előírtak.

21. 2009. január 19-én a cseh hatóságok vezetői engedélyt állítottak ki W. Hofmann részére. E vezetői engedélyen lakóhelyként Lazany városa (Cseh Köztársaság) szerepel.

22. Egy 2009. március 17-i közúti ellenőrzés során a német hatóságok megállapították, hogy W. Hofmann cseh vezetői engedéllyel rendelkezik. E vezetői engedélyt a 2009. március 25-én tartott újabb közúti ellenőrzés során a német rendőrség lefoglalta, majd megküldte a vezetői engedély kiállítására jogosult német hatóságnak.

23. Ez utóbbi 2009. április 20-i levelében tájékoztatta W. Hofmannt, hogy cseh vezetői engedélye alapján nem jogosult Németországban gépjárművezetésre, és a vezetői engedély nélküli vezetés révén büntetendővé válik, amennyiben ennek ellenére gépjárművet vezet Németországban. Tájékoztatták továbbá arról, hogy ha nem egyezne bele a német területen való vezetési tilalomra vonatkozó megfelelő jelölés bejegyzésébe, akkor a hatóság megállapító határozatot fog kibocsátani.

8 — Az említett irányelv 16. cikkének (2) bekezdése.

9 — A 2006/126 irányelv 17. cikkének első bekezdése.

24. Mivel W. Hofmann e jelölés bejegyzését elutasította, a Landratsamt Unterallgäu (Unterallgäu járási közigazgatási hivatal) 2009. július 15-i határozatával megállapította, hogy a cseh hatóságok által részére kiállított vezetői engedély nem jogosítja fel gépjárműveknek Németországban történő vezetésére.

25. W. Hofmann e határozattal szemben 2009. augusztus 13-án keresetet nyújtott be a Verwaltungsgericht Augsburghoz (augsburgi közigazgatási bíróság) e határozat megsemmisítését kérve. E bíróság a keresetet 2009. december 11-i ítéletével elutasította azzal az indokolással, hogy mivel W. Hofmann német vezetői engedélyét visszavonták, teljesülnek a FeV 28. §-a (4) bekezdése első mondatának 2. és 3. pontja szerinti tényállási feltételek. Erre tekintettel W. Hofmann nem jogosult Németországban használni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedélyét.

26. W. Hofmann ezen ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz. Lényegében az említett ítélet hatályon kívül helyezését, valamint a Landratsamt Unterallgäu 2009. július 15-i határozatának megsemmisítését kéri.

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

27. A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, mivel kétségei támadtak a tekintetben, hogy a 2006/126 irányelv rendelkezései hogyan értelmezendők, úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és 11. cikke (4) bekezdésének második mondatát, hogy a tagállamnak meg kell tagadnia egy másik tagállam által az új engedély kérelmezésére vonatkozó tilalmi időszakon kívül olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akinek a vezetői engedélyét az előbbi állam területén visszavonták, és akinek szokásos tartózkodási helye a vezetői engedély kiállításakor a kiállító tagállam területén volt?”

IV – Elemzés

A – *Előzetes megjegyzések*

28. Mivel a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában, a felek pedig az írásbeli észrevételeikben felvetették a 2006/126/EK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének és 11. cikke (4) bekezdésének alkalmazását, előzetesen ki kell fejteni azon okokat, amelyek miatt úgy gondolom, hogy e rendelkezések valóban alkalmazandók a jelen ügyben.

29. Ezen irányelv 17. cikkének értelmében a 91/439 irányelv 2013. január 19-ével hatályát veszti. A tagállamoknak e rendelkezéseket ettől az időponttól kezdődően kell alkalmazniuk.[10] Az irányelv 18. cikkének második bekezdése szerint ugyanakkor egyes rendelkezéseket 2009. január 19-től alkalmazni kell. Ez a helyzet áll fenn nevezetesen az irányelv 2. cikkének (1) bekezdése és a 11. cikkének (4) bekezdése tekintetében.

30. Márpedig W. Hofmann 2009. január 19-én szerezte meg cseh vezetői engedélyét. Ennélfogva véleményem szerint semmi kétség, hogy a jelen esetben a vezetői engedélyekről szóló új irányelv rendelkezései a relevánsak, nevezetesen a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése és 11. cikkének (4) bekezdése, amelyeket ettől az időponttól kell alkalmazni.

31. Egyébiránt a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy az irányelv 11. cikke (4) bekezdésének alkalmazhatóságát a 13. cikk (2) bekezdése kizárja-e. Emlékeztetek arra, hogy ezen első rendelkezés értelmében a 2013. január 19-ig megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható a 2006/126 irányelv alapján.

10 — Ezen irányelv 16. cikkének (2) bekezdése.

32. W. Hofmann tehát úgy véli, hogy az irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése csak 2013. január 19-től alkalmazandó, és hogy ezen időpont előtt kiállított vezetői engedélyt nem lehet korlátozni, felfüggeszteni vagy visszavonni.

33. Emlékeztetni kell arra, hogy az említett irányelv 16. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében az irányelv rendelkezései és különösen a 13. cikk csak 2013. január 19-től alkalmazandó.

34. Mindenesetre, amint azt a német kormány megjegyzi, a 13. cikknek a 2006/126 irányelvben történő elhelyezése bizonyítja, hogy az csak az adott járműkategóriák vezetéséhez megszerzett jogosultságokra vonatkozik, és nem a vezetői engedély korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó intézkedésekre.

35. Ezen irányelv ugyanis egységes közösségi vezetőiengedély-mintát vezet be, amely a tagállamokban létező különböző vezetői engedélyeket kívánja felváltani.[11] E tekintetben rögzíti és meghatározza a vezetői engedélyek különböző kategóriáit.[12] Mivel a közösségi rendelkezések hatálybalépését megelőzően a tagállamok mindegyike maga határozta meg a saját vezetői engedély kategóriáit, ettől kezdve egyenértékűségeket kell megállapítaniuk a saját és az uniós jogalkotó által meghatározott kategóriák között.

36. A 2006/126 irányelvnek „A nem közösségi minta szerinti vezetői engedélyek közötti egyenértékűségek” címet viselő 13. cikke kizárólag a vezetői engedélyek különböző kategóriái egyenértékűségének kérdését kívánja szabályozni.

37. Egyébiránt ez derül ki az előkészítő munkálatokból. Az irányelv 13. cikkének (2) bekezdése ugyanis az Európai Parlament kezdeményezésére került be a szövegbe.[13] A Parlament e kiegészítést azzal indokolta, hogy a régi vezetői engedélyek cseréje semmilyen körülmények között nem vezethet a különböző kategóriájú járművek vezetésére megszerzett jogok elvesztéséhez vagy korlátozásához.[14]

38. Egy olyan elemzés, mint amelynek elfogadását W. Hofmann javasolja, ráadásul azzal a következménnyel járna, hogy valamely tagállam nem alkalmazhatná a járművezetési jogosultság korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit azon gépjárművezetők vonatkozásában, akik 2013. január 19. előtt szereztek vezetői engedélyt. Ez teljesen ellentétes lenne a 2006/126 irányelvnek a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzésével.

39. Ezen okok összességére tekintettel úgy vélem, hogy ezen irányelv 13. cikkének (2) bekezdésével nem ellentétes az irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdésének alkalmazása.

B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről*

40. A kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéssel lényegében arra keres választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdését, hogy egy tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha annak jogosultjával szemben az első tagállam területén a korábbi vezetői engedély visszavonását rendelték el, még akkor is, ha e visszavonásról szóló intézkedés már nem hatályos, és a tartózkodási hely követelménye teljesül.

41. A kérdést előterjesztő bíróság valójában azt kívánja megtudni, hogy a Bíróság által a 91/439 irányelvre vonatkozóan mostanáig kialakított ítélkezési gyakorlatot[15] alkalmazni kell-e a W. Hofmann helyzetéhez hasonló, a 2006/126 irányelv által szabályozott helyzetekre is.

11 — Lásd az említett irányelv 1. cikkének (1) bekezdését.

12 — Lásd a 2006/126 irányelv 4. cikkét.

13 — Lásd a vezetői engedélyekről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (átdolgozás) szóló, 2005. február 3-i jelentés 13. módosítását (A6-0016/2005, a továbbiakban : jelentés).

14 — Ugyanott.

15 — Lásd a jelen indítvány 5. pontját.

42. Nem gondolom, mégpedig a következő okokból.

43. A 2006/126 irányelv elfogadásához vezető előkészítő munkálatokból kiderül, hogy az uniós jogalkotó erősíteni kívánta a vezetőiengedély-turizmus és a közúti közlekedésbiztonság hiánya elleni küzdelmet.

44. Az irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdése szövegének változása valójában a Parlamentnek tudható be. A 91/439 irányelv átdolgozása során a Parlament a veszélyes gépjárművezetőkkel szemben kiszabott szankciók kölcsönös elismerését javasolta. E célból kifejtette, hogy annak biztosítása érdekében, hogy egy vezetői engedély valamely tagállamban történő visszavonása minden tagállamban érvényes legyen, a tagállamokat arra kell kötelezni, hogy elismerjék a másik tagállam által kiszabott korlátozást, felfüggesztést, visszavonást vagy érvénytelenítést, és hogy az ilyen intézkedések alá vont engedélyek érvényességének elismerését megtagadják. [16]

45. A Parlament azt kívánta elérni, hogy a vezetőiengedély-turizmust a lehető legnagyobb mértékben visszaszorítsák. [17] A Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága szerint a vezetőiengedély-turizmus új vezetői engedélynek a hazájában súlyos szabálysértés miatt vezetői engedélyét elvesztő polgár által valamely másik tagállamban történő megszerzéseként határozható meg. [18]

46. Egyébiránt a Parlament rámutatott arra a tényre, hogy azok, akiknek a vezetői engedélyét az egyik tagállam visszavonta, különösen azért, mert alkohol vagy kábítószer hatása alatt vezettek, könnyen hamis állandó bejelentett lakcímet szerezhetnek valamely másik tagállamban, és itt megszerezhetik a vezetői engedélyüket, megkerülve így a vezetői engedély újbóli kiadásának előfeltételeit. [19]

47. Ennélfogva véleményem szerint teljesen világos, hogy a 2006/126 irányelv 11. cikkének (4) bekezdésében alkalmazott fogalmak szövegezésének megváltoztatása a közúti közlekedésbiztonság hiánya elleni küzdelem erősítésére vonatkozó szándék megnyilvánulása oly módon, hogy a 91/439 irányelvben eddig előírtaknál továbbmegy. Így a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése nem hagy további mérlegelési jogkört a tagállamoknak, hanem ettől kezdve előírja, hogy a tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha annak jogosultjával szemben az első tagállam területén a korábbi vezetői engedély korlátozása, felfüggesztése vagy visszavonása iránti intézkedést rendeltek el.

48. Véleményem szerint ez azzal a következménnyel kell, hogy járjon, hogy W. Hofmann esetében a német vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság jogosult a cseh vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság által kiállított vezetői engedély elismerésének megtagadására.

49. A német vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság által a korábbi vezetői engedély visszavonását elrendelő intézkedésből következik, hogy az új vezetői engedélynek a visszavonást kísérő tilalmi idő leteltét követő kiállítása a W. Hofmann járművezetői alkalmasságára vonatkozó orvosi-pszichológiai szakvéleménytől függ.

50. Nem kétséges számomra, hogy egyes olyan bűncselekményeknél, amelyek statisztikailag nagyszámú súlyos közúti közlekedési baleset okai, mint például az ittas járművezetés, [20] az a tény, hogy a vezetési jogosultság megújítását ilyen szakvéleménytől teszik függővé, hatékony, a közúti közlekedésbiztonságot erősítő megelőzési módnak minősül. E szempontból a nemzeti intézkedés összhangban lévőnek tűnik a 2006/126 irányelv egyik, a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló céljával. [21]

16 — Lásd a jelentés 57. módosítását, valamint az indokolást, 59. o.

17 — Lásd e módosításhoz kapcsolódó indokolást.

18 — Lásd a vezetői engedélyekről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadásáról szóló tanácsi közös álláspontról szóló, második olvasatra vonatkozó, 2006. szeptember 21-i ajánlástervezet [2003/0252(COD)] 2.1. pontját.

19 — Lásd a jelentés 57. módosításához kapcsolódó indokolást.

20 — Az Európai Unióban 2009-ben több mint 35 000 ember – ami egy közepes méretű város lélekszámának felel meg – halt meg az utakon, és mintegy másfél millióan sérültek meg („A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című 2010. július 20-i bizottsági közlemény az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága részére [COM(2010) 389 végleges, 2. o.]. Úgy vélik, hogy háromból egy baleset közvetlenül az alkoholhoz kötődik.

21 — Lásd ezen irányelv második preambulumbekezdését.

51. A Bizottság e tekintetben emlékeztetett arra, hogy milyen fontos az úthasználó oktatása, képzése, ellenőrzése és adott esetben szankcionálása, mivel ő a közúti biztonsági lánc első láncszeme. [22]

52. Ennélfogva azon elgondolás, hogy a német vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság jogosan tagadta meg a cseh vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, nem csupán az említett irányelv szellemének, hanem a betűjének is megfelel, a 2009. január 19-től alkalmazandó rendelkezésekre vonatkozóan.

53. Véleményem szerint ugyanis figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a 2006/126 irányelv 18. cikkének második albekezdése előírja, hogy a III. mellékletet 2009. január 19-től kell alkalmazni. Márpedig ezen irányelv 14. pontja kimondja, hogy az alkoholfogyasztás súlyos veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára. A probléma mértékének figyelembevételével az egészségügyi szakembereknek igen nagyfokú körültekintést kell tanúsítaniuk. Így az említett melléklet 14.1. pontja előírja, hogy vezetői engedély nem adható ki alkoholfüggőségben szenvedő személyek számára, és hogy korábban alkoholfüggőségben szenvedő személyek számára vezetői engedély kizárólag bizonyos feltételek, mint például orvosi szakvélemény mellett újítható meg.

54. A W. Hofmannal szemben hozott, 2009. július 15-i határozat indokolása véleményem szerint olyan jellegű, amely igazolja a 2006/126 irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában foglalt ellenőrzési intézkedések alkalmazását. Ha alkalmazták volna ezeket az ellenőrzési intézkedéseket, és ha minden olyan vizsgálatot elvégeztek volna, amely alapján megbizonyosodhattak volna arról, hogy W. Hofmann ismét alkalmas a járművezetésre, a cseh vezetői engedélyt a német vezetői engedély kiállítására jogosult hatóságoknak érvényesnek kellett volna elismerniük, mivel teljesülnek azon előírások, amelyek uniós szinten biztosítják a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közös követelményeket.

55. Véleményem szerint az a tény, hogy a cseh vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság figyelmen kívül hagyta az Amtsgericht Memmingen visszavonásról szóló határozatát, nem befolyásolja az általam javasolt megoldást. E figyelmen kívül hagyás ugyanis abból ered, hogy vagy W. Hofmann elhallgatta az elítélés tényét, vagy a cseh vezetői engedély kiállítására jogosult hatóság nem konzultált a német hatóságokkal. Az első esetben egyértelmű, hogy W. Hofmann nem szerezhet előnyöket a tények elhallgatásából. A második esetben egy esetleges adminisztrációs hiba szintén nem keletkeztethet jogokat, különösen valamely másik tagállam joga vonatkozásában, annál is inkább, mivel e tagállam számára irányelv írja elő a nemzeti jogának alkalmazását egy ezen irányelv által – az általa bevezetett általános egyensúly részeként – elismert kivétel keretében.

56. A Bizottság a tárgyaláson elismerte, hogy a jelen ügyben azon rendszert lehetne az irányelv szellemével összhangban állónak tekinteni, amely alapján a vezetői engedélyt kiállító tagállam konzultált volna a német vezetői engedély kiállítására jogosult hatóságokkal, majd miután tudomást szerzett W. Hofmann alkoholproblémájáról, alkalmazta volna a 2006/126 irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában előírt intézkedéseket, és ennek eredményeként lehetne a Cseh Köztársaság által kiállított vezetői engedélyre a Németországi Szövetségi Köztársasággal szemben hivatkozni.

57. Véleményem szerint ez a rendszer az általa követett megelőzés szempontjából olyan jellegű, amely lehetővé teszi a 2006/126 irányelv 11. cikkének (4) bekezdésében foglalt új rendelkezések összekapcsolását a vitathatatlan kölcsönös bizalmon alapuló kölcsönös elismerés elvével, mivel az irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában előírt, huszonhét tagállamban alkalmazandó intézkedéseket betartották.

58. Igaz, a Bizottság azt is kijelentette, hogy e rendszer, amely igényli a különböző tagállamok vezetői engedély kiállítására jogosult hatóságai közötti konzultációt, számára összetettnek tűnik, és azt nem írták kifejezetten elő. Emlékeztetek ugyanakkor arra, hogy nem csupán a 91/439 irányelv 12. cikkének (3) bekezdése írta elő, hogy a tagállamok segítik egymást ennek az irányelvnek a végrehajtásában, és

22 — Lásd a 20. lábjegyzetben hivatkozott bizottági közlemény 5. oldalát.

szükség esetén információcserét folytatnak az általuk nyilvántartott engedélyekről, hanem a 2006/216 irányelv 15. cikke újra megerősíti a kölcsönös segítségnyújtás szükségességét a vezetői engedélyek későbbiekben létrehozandó hálózata szempontjából. A tagállamok közötti együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás pontosan az a kulcselem, amely a kölcsönös bizalmat erősítve lehetővé teszi az Unió által a közúti közlekedésbiztonság terén meghatározott célok elérését.

59. Következésképpen az általam javasolt megoldás az, amely a leginkább megfelel az uniós jogalkotó szándékának, vagyis a közúti közlekedésbiztonság hiánya elleni küzdelem erősítésének, és amely így biztosítja a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének hatékony érvényesülését, amelynek szövegét kifejezetten ezen okból módosították.

60. E tekintetben W. Hofmann magatartása ezt bizonyítja számomra. Ő ugyanis úgy tűnik, hogy nem kezelte alkoholproblémáját, mivel 2009. április 16-án, vagyis közel három hónappal cseh vezetői engedélyének kiállítását követően a német rendőrség megállította és ellenőrizte, és nagyon magas alkoholszintet állapított meg nála. Ezen, a közlekedés résztvevői számára veszélyes magatartás következményeként cseh vezetői engedélyét a 2011. április 5-én jogerőssé vált határozattal 18 hónapra visszavonták. Úgy gondolom, hogy ha a cseh vezetői engedély kiállítására jogosult hatóságoknak tudomásuk lett volna W. Hofmann alkoholproblémájáról, valószínűleg nem állították volna ki számára a vezetői engedélyt.

61. A 2006/126 irányelv 11. cikkének (4) bekezdése – amint azt a német kormány kifejtette – úgy működik, mint egy biztonsági szelep, amely lehetővé teszi annak megakadályozását, hogy a veszélyes egyének a tagállamok területén közlekedjenek.

62. Felhozható velem szemben az a tény, hogy egy ilyen érvelés nem alkalmazható az irányelv 11. cikkének (4) bekezdésére, tehát amikor az intézkedés a vezetői engedély érvénytelenítésében áll. E rendelkezés szerint ugyanis a tagállam *megtagadhatja*[23] a vezetői engedély kiállítását olyan kérelmező részére, akinek a vezetői engedélyét egy másik tagállamban érvénytelenítették. Azonban a német kormányhoz és a Bizottsághoz hasonlóan úgy gondolom, hogy az érvénytelenítés, amely különbözik a felfüggesztéstől, korlátozástól és visszavonástól, nem a vezetői engedély jogosultjának járművezetői alkalmasságára vonatkozik, hanem a jogosítvány kiállításának formai elemeire.

63. A 2006/126 irányelvnek nem az a célja, hogy az uniós állampolgárnak a vezetői engedély megszerzéséhez teret biztosítson aszerint, hogy valamely szomszédos tagállamban kevésbé szigorúak a kiállítás feltételei,[24] hanem egyrészt lehetővé teszi, hogy valamely vezetői engedéllyel rendelkező állampolgár letelepedjen az ezen engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban anélkül, hogy meg kellene ismételnie bármilyen járművezetői vizsgát, vagy ki kellene cserélnie az említett vezetői engedélyt, és másrészt biztosítja, hogy a közlekedés résztvevői biztonságban legyenek az Unióban.[25]

64. Ennélfogva a fenti megfontolások alapján úgy gondolom, hogy a 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha annak jogosultjától a vezetői engedélyt azzal az indokkal vonták vissza az első tagállamban, hogy ittasan vezetett, és a kiállítás tagállamában nem végezték el az irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában előírt, a járművezetési alkalmasság megállapításához szükséges vizsgálatokat.

23 — Kiemelés tőlem.

24 — Igaz, hogy W. Hofmann cseh vezetői engedélyén Cseh Köztársaságban lévő tartózkodási hely szerepel. Köztudomású azonban, hogy egyes kevésbé gátlásos autósiskolák arra szakosodtak, hogy tartózkodási helyet biztosítsanak német állampolgároknak kizárólag abból a célból, hogy a vezetői engedély kiállításának egyik feltételét teljesítsék (lásd e tekintetben a jelen indítvány 46. pontját).

25 — Lásd ezen irányelv második preambulumbekezdését.

V – Végkövetkeztetések

65. A fenti megfontolásokra tekintettel a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésére a következő választ javasolom:

„A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha annak jogosultjától a vezetői engedélyt azzal az indokkal vonták vissza az első tagállamban, hogy ittasan vezetett, és a kiállítás tagállamában nem végezték el a 2006/126 irányelv III. mellékletének 14.1. pontjában előírt, a járművezetési alkalmasság megállapításához szükséges vizsgálatokat”.