



[Home](#) > [Search form](#) > [List of results](#) > Documents



[Start printing](#)

Language of document : ECLI:EU:C:2013:631

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2013. október 3.^(*)

„Közúti közlekedés – 2006/561/EK rendelet – Menetíró készülék használatának kötelezettsége – A nem kereskedelmi áruszállításra vonatkozó kivételek – Fogalom – Magánszemély által a szabadidős tevékenysége keretében amatőr raliversenyzőként végzett szállítás, amelyet részben harmadik személyek pénzügyi hozzájárulásaiból finanszíroz”

A C-317/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Svea hovrätt (Svédország) a Bírósághoz 2012. július 2-án érkezett, 2012. június 11-i határozatával terjesztett elő a

Daniel Lundberg

ellen folytatott büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: M. Berger tanácselnök (előadó), E. Levits és J.-J. Kasel bírák,

főtanácsnok: P. Cruz Villalón,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a holland kormány képviseletében J. Langer és C. Wissels, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében J. Hottiaux és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 102., 1. o.) 3. cikkének h) pontjában szereplő „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmának értelmezésére irányul.
- 2 Ezt a kérelmet a D. Lundberg ellen elismert menetíró készülék tehergépkocsiba való beépítésére és tehergépkocsiban való használatára vonatkozó kötelezettség megsértése miatt indult büntetőeljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 Az 561/2006 rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (HL L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.) (a továbbiakban: 3821/85 rendelet) 3. cikke (1) bekezdése szerint:

„(1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve az 561/2006[...] rendelet 3. cikkében említett járműveket. [...]”

- 4 Az 561/2006 rendelet, amely 2007. április 11-től hatályon kívül helyezte és felváltotta a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendeletet (HL L 370., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás fejezet 5. fejezet 1. kötet, 319. o.), a (17) preambulumbekzdésében kimondja, hogy e rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása.

- 5 Az 561/2006 rendelet 1. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

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

6 Az említett rendelet 3. cikke szerint:

„Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

[...]

h) olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát, és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;

[...]”

A svéd jog

7 A vezetési és pihenőidőről, valamint a menetíró készülékekről szóló (2004:865) rendelet (förrdning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) 9. fejezetében található 5. §-ának 2. pontja kimondja, hogy a 3821/85 rendelet 3. cikkének (1) bekezdését szándékosan vagy gondatlanságból megsértő járművezető bírságot köteles fizetni.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 8 D. Lundberg, aki önálló vállalkozás keretében tanácsadóként dolgozik a közúti biztonság területén, a szabadidejében amatőr raliversenyzőként a motorsporttal foglalkozik. Ezt a szabadidős tevékenységét részben vállalkozások pénzügyi hozzájárulásaiból (szponzorálás) finanszírozza, amely szponzorálás évente több százézes nagyságrendű svéd koronát (SEK) jelent. Ezenkívül maga D. Lundberg a saját vagyonából legalább ugyanekkora összeget fordít erre a sportra, valamint rokonoktól és barátoktól is kap támogatást.
- 9 2011. április 6-án D. Lundberg a Svédországban nyilvántartásba vett, pótkocsit vontató tehergépkocsiját vezette, amelyen a versenyautóját szállította abból a célból, hogy Vimmerbybe (Svédország) utazzon, és a versenyautóját egy vásáron bemutassa. E járműszerelvény együttes teljes tömege meghaladta a 3,5 tonnát, de nem érte el a 7,5 tonnát.
- 10 Az e vásáron való részvételét is részben szponzorálásból finanszírozták. D. Lundberg évente általában három hasonló rendezvényen vesz részt.
- 11 Mivel az említett tehergépkocsi nem rendelkezett menetíró készülékkel, D. Lundberg ellen eljárás indult a 3821/85 rendelet 3. cikkének megsértése miatt, mert a tehergépkocsi vezetőjeként a járművét nem szerelte fel elismert menetíró készülékkel.
- 12 A 2011. október 13-i ítéletével a Nyköpingi tingsrätt (nyköpingi kerületi bíróság) felmentette D. Lundberget, helyt adva az utóbbi által hivatkozott azon érvelésnek, amely szerint a szóban forgó áruszállítás az 561/2006 rendelet 3. cikkének rendelkezései szerinti nem kereskedelmi áruszállításnak tekinthető.
- 13 Az ügyészség fellebbezést nyújtott be a Svea hovrätt (sveai fellebbviteli bíróság) előtt, amely bíróság megállapította, hogy az előtte folyamatban lévő jogvitában az a

meghatározó kérdés, hogy az elismert menetíró készülék használatának kötelezettsége alkalmazandó-e a szóban forgó áruszállításra, tekintettel arra, hogy ez utóbbi állítólag az 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti „nem kereskedelmi áruszállításnak” minősül.

- 14 Mivel az említett fogalom meghatározása sem az uniós szabályozásban, sem a Bíróság vonatkozó ítélkezési gyakorlatában nem szerepel, továbbá figyelembe véve, hogy a gyakorlatban szükség van e fogalom egységes értelmezésére és alkalmazására, a Svea hovrátt felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1. Úgy kell-e értelmezni az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének h) pontja [szerinti] »nem kereskedelmi áruszállítás« fogalmát, hogy az magában foglalja a magánszemély olyan szabadidős tevékenysége részeként végzett áruszállítást, amelyet részben harmadik személyek vagy vállalkozások pénzügyi hozzájárulásaiból (szponzorálásból) finanszíroznak?

2. Jelentősséggel bír-e annak értékelése során, hogy mi valósít meg »nem kereskedelmi áruszállítást« az, hogy

- a) a járművezető csupán magáncélból teszi meg az utat?
- b) az szállításért magáért nem jár ellenérték?
- c) milyen mértékű a pénzügyi hozzájárulás és/vagy milyen mértékű a pénzügyi hozzájárulás a szabadidős tevékenység összköltsége arányában?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 15 A két kérdésével, amelyeket együttesen kell megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy úgy kell-e értelmezni az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmát, hogy az magában foglalja a magánszemély által magáncélból, kizárólag szabadidős tevékenység keretében végzett áruszállítást, ha e tevékenységet részben harmadik személyek pénzügyi hozzájárulásaiból finanszírozzák, és az ilyen szállításért nem kell ellenértéket fizetni.
- 16 Először is meg kell állapítani, hogy az 561/2006 rendelet nem tartalmazza sem az említett fogalom, sem az e rendeletben szereplő itt következő, hasonló kifejezések meghatározását: „humanitárius segély nem kereskedelmi célú szállítása” (e rendelet 3. cikkének d) pontja), „kereskedelmi járművek, [amelyeket] nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használ[na]k” (az említett rendelet 3. cikkének i) pontja) vagy a „10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem kereskedelmi célú személyszállításra használnak” (ugyanezen rendelet 13. cikke (1) bekezdésének i) pontja).
- 17 Noha a Bíróságnak már többször is alkalma volt a menetíró készülék kötelező beépítésére és használatára vonatkozó kötelezettségtől való más eltérések értelmezésére, az alapügy kiindulópontját képező fogalom értelmezéséről még nem határozott.

- 18 A „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalma meghatározásának hiányában e kifejezés jelentését és terjedelmét a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint használata általános összefüggéseinek figyelembevételével, és a mindennapi nyelv szerinti szokásos jelentésük szerint kell meghatározni (lásd ebben az értelemben a C-431/04. sz. Massachusetts Institute of Technology ügyben 2006. május 4-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-4089. o.] 17. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a C-395/11. sz. BLV Wohn und Gewerbebau ügyben 2012. december 13-án hozott ítélet 25. pontját).
- 19 Egyébiránt valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak szövegét, hanem azon szabályozás célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (a C-19/08. sz. Petrosian-ügyben 2009. január 29-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-495. o.] 34. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 20 A menetíró készülékek használatára vonatkozó eltérést engedő rendelkezéseket illetően a Bíróság azt állapította meg, hogy az ilyen eltérés nem értelmezhető akként, hogy hatásai túlnyúlnának azon, ami az általa garantálni kívánt érdekek védelmének biztosításához szükséges. Ráadásul ezen eltérések hatályát a szóban forgó szabályozás célkitűzéseinek fényében kell meghatározni (lásd a C-116/91. sz. British Gas ügyben 1992. június 25-én hozott ítélet [EBHT 1992., I-4071. o.] 12. pontját; a C-39/95. sz. Goupil-ügyben 1996. március 21-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-1601. o.] 8. pontját, valamint a C-335/94. sz., Mrozek és Jäger ügyben 1996. március 21-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-1573. o.] 9. pontját; a C-128/04. sz., Raemdonck és Raemdonck-Janssens ügyben 2005. március 17-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2445. o.] 19. pontját, valamint a C-554/09. sz. Seeger-ügyben 2011. július 28-án hozott ítélet [EBHT 2011., I-7131. o.] 33. pontját).
- 21 Ezen elvekre tekintettel kell megválaszolni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett, a jelen ítélet 15. pontjában újrafogalmazott kérdéseket.
- 22 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy az 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti eltérést úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a valamely magánszemély által a szabadidős tevékenysége keretében végzett, részben harmadik személyek pénzügyi hozzájárulásából finanszírozott áruszállítást, ezért az ilyen szállításra használt járművet nem kell felszerelni menetíró készülékkel.
- 23 Meg kell állapítani, hogy ezt az értelmezést támasztja alá az alapügyben szóban forgó fogalom szokásos jelentése, az az általános összefüggés, amelybe az illeszkedik, továbbá az 561/2006 rendelet által követett célkitűzések, amely rendeletnek a részét képezi.
- 24 Először is, a „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmának szokásos jelentését illetően meg kell állapítani, hogy ilyen szállításról akkor van szó, ha az nem áll kapcsolatban valamely szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel, azaz ha ezt a szállítást nem jövedelemszerzés érdekében végzik. Az általánosan elfogadott jelentése szerint a „nem kereskedelmi áruszállítás” így különösen a valamely magánszemély által a szakmai tevékenységén kívül, a szabadidős tevékenysége keretében végzett áruszállítást jelenti.
- 25 Másodsor, azon általános összefüggést illetően, amelybe az 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontja illeszkedik, mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy e rendelet

(17) preambulumbekzdése többek között kimondja, hogy e rendelet célja „a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása”.

- 26 Továbbá az 1. cikke szerint ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására, ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.
- 27 Végül az 561/2006 rendelet 4. cikkének c) pontja tartalmazza a „járművezető” fogalmának meghatározását, amely szerint az utóbbi „az a személy, aki akár csak rövid ideig is járművet vezet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén feladatai részeként vezesse azt”.
- 28 A jelen ítélet 24. és 27. pontjából kitűnik – amint arra a Bizottság helyesen hivatkozik a Bírósághoz benyújtott észrevételeiben –, hogy az 561/2006 rendelet rendelkezései alapvetően a hivatásos járművezetőkre alkalmazandók, nem pedig azokra a járművezetőkre, akik ezt a tevékenységet magáncélból végzik.
- 29 Így az 561/2006 rendelet (17) preambulumbekzdésében, illetőleg 1. cikkében szereplő „a verseny feltételeinek harmonizálása”, „a munkakörülmények [...] javítása[...]”, az „alkalmazottak szociális helyzete” és a „munkagyakorlat [...] a közúti szállítási iparágon belül”, valamint az ezen rendelet 4. cikkének c) pontjában foglalt „feladatai részeként” kifejezések alapján azt lehet feltételezni, hogy ez a rendelet nem alkalmazandó az olyan személyre, aki – D. Lundberghez hasonlóan – nem hivatásos tehergépkocsi-vezető, és nem nyújt szállítási szolgáltatást, hanem aki – mint a jelen esetben is – magáncélból, kizárólag a szabadidős tevékenysége keretében szállítja a saját versenyautóját, amelyet amatőr raliversenyzőként vezet, tehát a jelen ítélet 15. pontjában leírt szállítási tevékenységet végéz.
- 30 Harmadszor, az 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti eltérés értelmezéséhez emlékeztetni kell nemcsak ezen eltérés céljára, hanem a rendelet célkitűzéseire is.
- 31 Egyrészt, ami ez utóbbiakat illeti, emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet célja – amint az a jelen ítélet 25–28. pontjában megállapításra került –, a közúti ágazatra vonatkozó verseny feltételeinek harmonizálása, ezen ágazat alkalmazottai munkakörülményeinek, valamint a közúti biztonság javítása (lásd többek között a fent hivatkozott Goupil-ügyben hozott ítélet 10. pontját, a fent hivatkozott Mrozek és Jäger ügyben hozott ítélet 11. pontját, a fent hivatkozott Raemdonck és Raemdonck-Janssens ügyben hozott ítélet 22. pontját, valamint a fent hivatkozott Seeger-ügyben hozott ítélet 34. pontját), amely célok többek között abban a kötelezettségben fejeződnek ki, hogy a közúti szállítójárműveket főszabály szerint elismert menetíró készülékkel kell felszerelni, amely lehetővé teszi járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését.
- 32 Másrészt, ami az 561/2006 rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti eltérés célját illeti, az uniós jogalkotó e rendelet hatálya alól ki akart zárni bizonyos járműveket és az e

járművekkel végzett szállítás bizonyos típusait, ezért az említett rendelet nem alkalmazandó a „nem kereskedelmi áruszállításra”, amelyet olyan járművekkel vagy járművek olyan kombinációjával végeznek, melyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát. Ennek az eltérésnek tehát az a célja, hogy a magánszemélyek által bármilyen szakmai vagy kereskedelmi tevékenységen kívül végzett áruszállítási tevékenységek ne tartozzanak az említett rendelet hatálya alá.

- 33 Az így felidézett célkitűzésekre tekintettel meg kell állapítani, hogy ezeknek a célkitűzéseknek nem felelne meg az 561/2006 rendelet 3. cikke h) pontjának azon értelmezése, amely szerint ez a rendelkezés nem terjed ki a jelen ítélet 29. pontjában leírthoz hasonló szállításra.
- 34 Az ilyen értelmezés ugyanis azáltal, hogy az említett rendelet hatályát kiterjeszti a magán- és szabadidős célú szállításokat végző járművezetői kategóriára, veszélyeztetheti az e rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti eltérés hatékony érvényesülését.
- 35 Ezenkívül rá kell mutatni, hogy a jelen ítélet 29. pontjában leírthoz hasonló szállítás nem érinti a közúti szállítás ágazatán belüli versenyt, amennyiben az alapügyben szóban forgóhoz hasonló járművezető ezt a tevékenységet magánszemélyként, nem pedig hivatásos járművezetőként végzi.
- 36 Ugyanezen okból az említett értelmezés semmilyen esetben sem lehet ellentétes az 561/2006 rendelet által követett, a közúti szállítási ágazatban a munkakörülmények javítására vonatkozó célkitűzés megvalósításával.
- 37 Végül meg kell állapítani, hogy mivel úgy tűnik, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szállítások viszonylag alacsony számban fordulnak elő, nem gyakorolhat jelentős negatív hatást a közúti biztonságra a szóban forgó eltérés olyan értelmezése, amely szerint az kiterjed a magánszemély által a szabadidős tevékenysége keretében végzett szállításra.
- 38 Ezt ki kell egészíteni azzal – tekintettel erre az értelmezésre –, hogy a „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmának vizsgálatára szempontjából nincs jelentősége annak a ténynek, hogy magáért a szállításért nem fizetnek ellenértéket, és annak sem, hogy többek között a szabadidős tevékenység összköltségére vonatkozóan milyen mértékű a pénzügyi hozzájárulás.
- 39 A fentiekre tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a magánszemély által magáncélból és kizárólag szabadidős tevékenység keretében végzett áruszállítást, ha e tevékenységet részben harmadik személyek pénzügyi hozzájárulásaiból finanszírozzák, és az ilyen szállításért nem kell ellenértéket fizetni.

A költségekről

- 40 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 (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének h) pontja szerinti „nem kereskedelmi áruszállítás” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a magánszemély által magáncélból és kizárólag szabadidős tevékenység keretében végzett áruszállítást, ha e tevékenységet részben harmadik személyek pénzügyi hozzájárulásaiból finanszírozzák, és az ilyen szállításért nem kell ellenértéket fizetni.

Aláírások

* Az eljárás nyelve: svéd.