YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2014. szeptember 4.[1]

C-260/13. sz. ügy

Sevda Aykul
kontra
Land Baden-Württemberg

(a Verwaltungsgericht Sigmaringen [Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — 91/439/EGK és 2006/126/EK irányelvek — Vezetői engedély — A 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése és a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése — Egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényessége elismerésének megtagadása egy tagállam által olyan személy tekintetében, aki e tagállam területén kábítószer hatása alatt vezetett — A vezetői engedély jogosultjának az engedély kiállítását követő vétkes magatartása — A vezetői engedély visszavonása — Az alkalmasság vizsgálatára szolgáló eljárás — Illetékes hatóságok — A közúti forgalombiztonság javítása”

1. A Bíróság elé terjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem a vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv[2], valamint az annak a helyébe lépő, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] értelmezésével kapcsolatos.

2. A Bíróságnak konkrétan arról kell döntenie, hogy egy olyan tagállam, amelynek területén egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultja átmenetileg tartózkodik, a jogosult által az említett vezetői engedély kiállítását követően tanúsított jogsértő magatartása – a jelen ügyben a kábítószer hatása alatt történő járművezetés – következtében megtagadhatja-e a vezetői engedély érvényességének elismerését.

3. A jelen ügy abban különbözik azoktól az ügyektől, amelyekről a Bíróságnak a vezetői engedélyekkel kapcsolatos bőséges ítélkezési gyakorlatában[4] eddig határoznia kellett, hogy a korábbi ügyekben az volt a kérdés, hogy lehetséges-e egy adott tagállamban kiállított, és ott visszavont vagy felfüggesztett vezetői engedély helyett más tagállamban kiállított vezetői engedélyt használni.

4. A jelen ügy abban a tekintetben is különleges, hogy a vezetői engedély visszavonására azon tagállam joga alapján és azon tagállam területén került sor, amelyben a jogsértést elkövették, a jelen esetben a Németországi Szövetségi Köztársaságban, mégpedig abból az okból, hogy az érintett vezetésre való alkalmassága már nem állt fenn.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o. Az irányelvet a 2009. augusztus 25-i 2009/112/EK bizottsági irányelv (HL L 223., a továbbiakban: 91/439 irányelv) módosította.

3 — HL L 403., 18. o. és – helyesbítés – HL 2009. L 19., 67. o.

4 — Lásd különösen: Kapper–ítélet, C-476/01, EU:C:2004:261; Wiedemann és Funk ítélet, C-329/06 és C-343/06, EU:C:2008:366; Weber–ítélet, C-1/07, EU:C:2008:640; Grasser–ítélet C-184/10, EU:C:2011:324; Akyüz–ítélet, C-467/10, EU:C:2012:112, és Hofmann–ítélet, C-419/10, EU:C:2012:240.

5. Az alkalmasság vizsgálatának eredményét tehát nem a vezetői engedély kiállításának időpontjában, hanem azt követően, az engedély jogosultjának jogsértő magatartása következtében vonták kétségbe. A felmerülő kérdés tehát az, hogy melyik hatóság illetékes annak vizsgálatára, hogy a vezetői engedély jogosultja ismét alkalmas-e a vezetésre azon tagállam területén, ahol a jogsértést elkövette.

6. Az értékeléshez előzetesen a jelen ügyre alkalmazandó uniós jogi rendelkezéseket határozom meg, valamint átfogalmazom a Verwaltungsgericht Sigmaringen (sigmaringeni közigazgatási bíróság, Németország) által előterjesztett kérdéseket.

7. E kérdések vizsgálatakor javaslom a Bíróság számára, hogy válaszolja azt, hogy a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése értelmében egy tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha az első tagállam területén az ezen vezetői engedély kiállítását követő időpontban az engedély jogosultja büntetőjogi jellegű közúti közlekedési szabálysértést követett el, ezért tőle ezen tagállam területén a vezetői engedélyt visszavonták, mivel az érintett már nem volt alkalmas a vezetésre, és veszélyt jelentett a közúti közlekedésbiztonságra. A vezetői engedély jogosultja akkor minősülhet újra vezetésre alkalmasnak, ha megfelel az azon tagállam jogszabályaiban foglalt feltételeknek, amelynek területén a jogsértést elkövette, feltéve egyrészt, hogy a nemzeti szabályok nem írnak elő olyan feltételeket, amelyeket a 2006/126 irányelv az engedély kiállításához nem követel meg, másrészt, hogy nem eredményezik a vezetői engedély érvényessége elismerésének határozatlan időre történő megtagadását.

I – **A 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[5].

9. Az irányelv első preambulumbekezdése a következőt mondja ki:

„mivel a közös közlekedéspolitika értelmében, a közúti forgalombiztonság javításának és a közlekedés megkönnyítésének elősegítéseként, valamint azon személyek mozgásának megkönnyítésére, akik a letelepedési helyüktől eltérő tagállamban tették le a járművezetői vizsgát, kívánatos a közösségi minta szerinti nemzeti vezetői engedély kölcsönös elismerése a tagállamok részéről az engedélyek cseréjének bárminemű kötelezettsége nélkül”.

10. A 91/439 irányelv negyedik preambulumbekezdése értelmében „[a] közúti közlekedésbiztonság érdekében a vezetői engedély kiállítására vonatkozó minimumkövetelményeket rögzíteni kell”.

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

11. A 91/439 irányelv tizedik preambulumbekezdése kimondja:

„mivel ezenkívül a közúti közlekedésbiztonsággal és forgalommal kapcsolatos okokból a tagállamoknak képesnek kell lenniük alkalmazni a vezetői engedélyek visszavonására, valamint ideiglenes és végleges bevonására vonatkozó nemzeti rendelkezéseiket minden olyan engedély jogosultjára, aki szokásos tartózkodási hellyel[6] rendelkezik azok területén”.

12. Ezen irányelv 7. cikkének (4) bekezdése a következőket írja elő:

„A nemzeti büntetőjogi és a rendőrségre vonatkozó jogszabályok sérelme nélkül, a tagállamok, a Bizottsággal folytatott konzultációt követően, az irányelvben említettektől eltérő feltételekre vonatkozó nemzeti jogszabályaik rendelkezéseit alkalmazhatják a vezetői engedély kiadására.”

13. A 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése és (4) bekezdéseének első albekezdése értelmében:

„(2) A büntetőjogi és a rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvre is figyelemmel 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, és szükség esetén e célból lecserélheti az engedélyt.

[...]

(4) 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.”

2. A 2006/126 irányelv

14. A 2006/126 irányelv a 91/439 irányelvet dolgozta át, mivel az számos alkalommal módosították.[7]

15. A 2006/126 irányelv (2) preambulumbekezdése szerint:

„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. […]”

16. Ezen irányelv (8) preambulumbekezdése értelmében „közúti közlekedésbiztonsági okokból meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit”.

6 — A szokásos tartózkodási helyet ezen irányelv 9. cikkének első bekezdése úgy határozza meg, mint „az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kötöttségei miatt, vagy foglalkozási kötöttségekkel nem rendelkező személy esetén, olyan személyes kötöttségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él”.

7 — Lásd a 2006/126 irányelv (1) preambulumbekezdését.

17. Az említett irányelv (15) preambulumbekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Közúti közlekedésbiztonsági okokból a tagállamoknak képeseknek kell lenniük a vezetői engedélyek visszavonására, felfüggesztésére, megújítására és megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseik alkalmazására valamennyi olyan vezetői engedéllyel rendelkező személy tekintetében, akik területükön szokásos tartózkodási hellyel[8] rendelkeznek.”

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

19. Az említett irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következőket írja elő:

„(1) 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.”

20. A 2006/126 irányelv 11. cikkének (2) és (4) bekezdése így rendelkezik:

„(2) A büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvre is figyelemmel, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam a járművezetési jogosultság korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására, illetve megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit alkalmazhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultjára, és szükség esetén, e célból lecserélheti az engedélyt.

[...]

(4) [...]

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.

[...]”

21. A 2006/126 irányelv 16. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(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) Ezeket a rendelkezéseket 2013. január 19-től kezdődően kell alkalmazni.”

8 — A 12. cikk első bekezdésében szereplő szokásos tartózkodási hely fogalma megegyezik a 91/439 irányelv 9. cikkének első bekezdésében szereplő fogalommal.

22. A 2006/126 irányelv 17. cikke első bekezdésének szövege a következő:

„A 91/439[…] irányelv a tagállamoknak a VII. melléklet B. részében megadott, a 91/439/EGK irányelv nemzeti jogba történő átültetésének határidőire vonatkozó kötelezettségeinek sérelme nélkül 2013. január 19-vel hatályát veszti.”

23. A 2006/126 irányelv 18. cikke kimondja:

„Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Az 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), (3), (4), (5) és (6) bekezdését, a 12. cikket, valamint az I., II. és III. mellékletet 2009. január 19-től kell alkalmazni.”

B – *A német jogszabályok*

24. A közúti közlekedésről szóló törvénynek (Straßenverkehrsgesetz)[9] a tényállás megvalósulása idején hatályos változatának 2. §-a az alábbiakat írja elő:

„(1) Gépi meghajtású jármű közúton történő vezetéséhez az illetékes hatóság (a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóság) által kiállított engedély (vezetői engedély) szükséges. […]

[…]

(4) Minden olyan személy alkalmas gépjármű vezetésére, aki teljesíti az ehhez szükséges fizikai és szellemi követelményeket, és aki nem sértette súlyosan vagy ismételten a közúti közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket vagy a büntetőjogi rendelkezéseket. […]

[…]

(11) Külön rendeletben meghatározott részletes szabályok alapján a külföldön kiállított vezetői engedélyek is feljogosítanak az ország területén gépi meghajtású járművek vezetésére. […]”

25. Az StVG „A vezetői engedély visszavonása” címet viselő 3. cikkének (1) és (2) bekezdése kimondja:

„(1) A gépi meghajtású járművek vezetésére alkalmatlannak bizonyuló személy vezetői engedélyét a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóság köteles visszavonni. Külföldi vezetői engedély esetén a visszavonás – még ha más rendelkezések alapján történik is – a vezetői engedélynek az ország területén történő használatára való jog elismerésének megtagadásával azonos hatályú. […]

(2) A visszavonással a vezetői engedély hatályát veszti. Külföldi vezetői engedély esetén a gépi meghajtású járműveknek az ország területén történő vezetéséhez való jog szűnik meg. A visszavonást követően a vezetői engedélyt át kell adni a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóságnak, vagy azt a határozat bejegyzésekor be kell mutatni. Az első és a harmadik mondatot kell alkalmazni akkor is, ha a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóság a vezetői engedélyt más rendelkezések alapján vonja vissza.”

9 — BGBl. 2003., I–310. o., a továbbiakban: StVG.

26. Az StVG „Törlési határidők” címet viselő 29. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A nyilvántartásba tett bejegyzéseket a [következő] határidőket követően törölni kell:

1. két és fél év olyan szabálysértés esetén

a) amelyhez […] közúti közlekedésbiztonságot érintő szabálysértésként, vagy ennek megfelelő más szabálysértésként egy pont kapcsolódik, vagy

b) ha nem az 1. pont a) alpontja, vagy a 2. pont b) alpontja alá tartozó ügyről van szó, és a határozat a járművezetéstől eltiltást tartalmazott,

2. öt év

a) ha a határozat bűncselekménnyel (»Straftat«) kapcsolatos, kivéve a 3. pont a) alpontja szerinti esetet,

b) olyan szabálysértés esetén, amelyhez a közúti közlekedésbiztonságot érintő szabálysértésként, vagy ennek megfelelő más szabálysértésként két pont kapcsolódik,

[...]

3. tíz év

a) az olyan bűncselekményekkel kapcsolatos határozatok esetében, amellyel összefüggésben a vezetői engedélyt visszavonták vagy egyébként járművezetési tilalmat rendeltek el,

[...]”

27. A személyek közúti közlekedésben való részvételének engedélyezéséről szóló, 1998. augusztus 18-i rendelet (a vezetői engedélyről szóló rendelet) (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr [Fahrerlaubnis-Verordnung])[10] 11. cikke (1) bekezdésének az alapügy tényállásának megvalósulása idején hatályos változata szerinti szövege a következő:

„A vezetői engedélyt kérelmezőknek meg kell felelniük az ehhez szükséges testi és szellemi követelményeknek. E követelményeknek különösen akkor nem felelnek meg, ha a 4. vagy 5. melléklet szerinti megbetegedés vagy fogyatékosság áll fenn, amely a gépi meghajtású járművek vezetésére való alkalmasságot vagy részleges alkalmasságot kizárja. Ezen túlmenően akkor nem felelnek meg a követelményeknek, ha súlyosan vagy ismételten megsértették a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos vagy büntető jogszabályi rendelkezéseket, oly módon, hogy az kizárja az alkalmasságukat.”

28. A FeV 11. cikkének 4. melléklete kimondja, hogy a kannabisz fogyasztása az olyan gyakori betegségek vagy fogyatékosságok körébe tartozik, amely érintheti, vagy hosszú időre kizárhatja a gépi meghajtású jármű vezetésére való alkalmasságot. A járművezetésre alkalmatlannak kell tekinteni azt a személyt, aki rendszeresen kannabiszt fogyaszt, míg azt a személyt, aki alkalmanként fogyaszt kannabiszt, mindaddig, amíg nem a járművezetéskor fogyaszt ilyen szert, a feltételek alapján alkalmasnak kell tekinteni, feltéve, hogy emellett nem fogyaszt alkoholt vagy más pszichoaktív anyagot is, nincs személyiségzavara, vagy nem lép fel nála kontrollvesztés.

10 — BGBl. 1998., I–2214. o., a továbbiakban: FeV.

29. A FeV „Külföldi vezetői engedély” címet viselő 29. cikkének szövege a következő:

„(1) A külföldi vezetői engedély jogosultjai az engedélyük keretei között vezethetnek gépi meghajtású járműveket az ország területén, ha a 7. cikk értelmében ott nem rendelkeznek szokásos tartózkodási hellyel.

[...]

(3) Az (1) bekezdés szerinti jogosultság nem vonatkozik azokra a külföldi vezetői engedéllyel rendelkező személyekre,

[...]

3. akiktől bíróság ideiglenesen vagy jogerősen, vagy egy szabálysértési hatóság azonnal végrehajthatóan vagy jogerősen visszavonta az ország területére vonatkozó vezetői engedélyt […].

(4) A (3) bekezdés 3. és 4. pontjában foglalt határozatot követően a külföldi vezetői engedély használatát az ország területén kérelemre akkor lehet engedélyezni, ha a visszavonás indokai már nem állnak fenn.”

30. A FeV „Visszavonás, korlátozások, feltételek” című 46. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ha a vezetői engedéllyel rendelkező személy gépi meghajtású jármű vezetésére alkalmatlannak bizonyul, a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóság köteles a vezetői engedélyét visszavonni. Ez a rendelkezés alkalmazandó különösen akkor, ha a 4., 5. vagy 6. melléklet szerinti megbetegedés vagy fogyatékosság áll fenn, továbbá a közúti közlekedés szabályainak vagy a büntető jogszabályoknak olyan súlyos és ismételt megsértése esetén, amely kizárja a gépi meghajtású jármű vezetésére való alkalmasságot.

(5) Külföldi vezetői engedély esetén a visszavonás a vezetői engedélynek az ország területén történő használatára való jog elismerésének megtagadásával azonos hatályú.

(6) A visszavonással a vezetői engedély hatályát veszti. Külföldi vezetői engedély esetén a gépi meghajtású járműveknek az ország területén történő vezetéséhez való jog szűnik meg.”

31. A büntető törvénykönyv (Strafgesetzbuch) 69. §-a szerint:

„(1) Ha egy személyt gépi meghajtású jármű vezetése közben, vagy annak alkalmával a gépi meghajtású jármű vezetőjét terhelő kötelezettségek megsértésével elkövetett jogsértés miatt ítélnek el, vagy kizárólag a büntethetőséget kizáró ok fennállása vagy ennek lehetősége az akadálya az elmarasztalásnak, a bíróság az érintett személy vezetői engedélyét visszavonja, ha a cselekményből következően az érintett gépi meghajtású jármű vezetésére való alkalmassága már nem áll fenn. […]

(2) Ha az (1) bekezdésben foglalt esetben a jogsértés az alábbi vétségek valamelyike:

[...]

2. ittas járművezetés (316. cikk)

[...]

4. az 1–3. pontokban foglalt cselekményekhez kapcsolódóan teljes ittasság (323a. cikk),

az elkövetőt főszabály szerint gépi meghajtású jármű vezetésére alkalmatlannak kell tekinteni. […]”

32. A büntető törvénykönyv 69b. cikkének szövege a következő:

„A vezetői engedély visszavonásának hatálya külföldi vezetői engedély esetén

(1) Ha az elkövető német hatóság által kiállított vezetői engedély hiányában egy külföldön kiállított vezetői engedélyre tekintettel jogosult az ország területén a járművezetésre, a vezetői engedély visszavonása az ezen vezetői engedélynek az ország területén történő felhasználására való jogosultság elismerésének megtagadását jelenti. Az ország területén a gépi meghajtású járművek vezetésére való jogosultság a határozat jogerőre emelkedésének napján ér véget. Az eltiltás időtartama alatt nem lehet ismét külföldi vezetői engedélyt használni, és az érintett részére belföldi vezetői engedély sem állítható ki.

(2) Ha a külföldi vezetői engedélyt az Európai Unió egyik tagállama, vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államának hatósága állította ki, és a jogosult szokásos tartózkodási helye az ország területén van, az ítélettel a vezetői engedélyt be kell vonni, és azt át kell adni a kiállító hatóság számára. Egyéb esetekben a vezetői engedély visszavonását és az annak használatára vonatkozó tilalmat a külföldi vezetői engedélyen fel kell tüntetni.”

II – **Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

33. S. Aykul 1980-ban született, osztrák állampolgár, és születése óta Ausztriában rendelkezik lakóhellyel. 2007. október 19-én a Bezirkshauptmannschaft Bregenz (a bregenzi kerületi közigazgatási hatóság) osztrák vezetői engedélyt adott ki a részére.

34. 2012. május 11-én Leutkirchenben (Németország) rendőrségi ellenőrzés alá vonták. Mivel úgy tűnt, hogy kábítószer hatása alatt áll, vizeletvizsgálatot végeztek, amelynek eredménye kannabisz fogyasztását mutatta ki. A vizsgálat következtében vérvételt rendeltek el és végeztek el még ugyanazon a napon. Az orvosi jegyzőkönyv azt tartalmazta, hogy nem tűnt úgy, hogy S. Aykul jelentős mértékben kábítószer hatása alatt állt volna. A stuttgarti Enders laboratórium 2012. május 18-án elvégzett igazságügyi toxikológiai vizsgálata során a vérminta vizsgálata 18,8 ng/ml tetrahidrokannabinol (a továbbiakban: THC) szintet és 47,4 ng/ml THC-COOH szintet mutatott ki.

35. 2012. július 4-én a ravensburgi (Németország) ügyészség megszüntette a büntetőügyben folytatott nyomozást.

36. Lautkirch város 2012. július 18-i, pénzbírságot kiszabó határozatával S. Aykult THC kábítószer hatása alatti járművezetés miatt 590,80 euró összeg megfizetésére kötelezte, és egy hónapra eltiltotta a járművezetéstől.

37. 2012. szeptember 17-i határozatával a Landratsamt Ravensburg (Németország) visszavonta S. Aykul osztrák vezetői engedélyét Németország területe tekintetében, és az érintett gépi meghajtású jármű vezetésére való alkalmasságának hiányára tekintettel elrendelte az intézkedés azonnali végrehajtását. A vérminta vizsgálatakor megállapított értékek azt mutatták, hogy S. Aykul legalább alkalomszerűen fogyasztott kannabiszt, és THC hatása alatt vezetett gépi meghajtású járművet. Nem tudja tehát különválasztani a kábítószer fogyasztását és a gépi meghajtású jármű vezetését. A 2012. szeptember 17-i határozat mellékletében S. Aykul figyelmét felhívták arra, hogy kérheti, hogy osztrák vezetői engedélyére tekintettel újra engedélyezzék számára Németországban gépi meghajtású járművek vezetését. Alkalmasságának megállapításához S. Aykulnek egy Németországban államilag elismert, vezetésre való alkalmassági vizsgálat elvégzésére jogosult szakértői szerv kedvező szakvéleményét kell bemutatnia, amelynek általában az a feltétele, hogy egy éven keresztül bizonyítottan nem fogyaszt kábítószert.

38. A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy a német jog értelmében három különböző szinten lehet válaszolni a közlekedési szabályok megsértésére és a járművezetésre való alkalmasság hiányára utaló jelekre, tudniillik a büntetőjog, a szabálysértési jog és a vezetői engedélyekre vonatkozó jogszabályok szintjén.

39. S. Aykul ügye a vezetői engedélyekre vonatkozó jogszabályokkal kapcsolatos gyakorlatnak felel meg, amelyet a rendőrség alkalmaz, és amelynek célja a közlekedésbiztonsági veszélyek elleni küzdelem. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes nemzeti hatóságok és rendőri szervek abból az elvből indulnak ki, hogy a külföldi vezetői engedélyek visszavonására a német hatóságok illetékesek abban az esetben, ha a Németország területén elkövetett közlekedési szabálysértés a járművezetésre való alkalmatlanságot jelent.

40. 2012. október 19-én S. Aykul panaszt és ideiglenes intézkedési iránti kérelmet terjesztett elő a Verwaltungsgericht Sigmaringenhez, amelynek indokául azt jelölte meg, hogy a német hatóságok nem voltak illetékesek a járművezetésre való alkalmasság vizsgálatára.

41. A Bezirkshauptmannschaft Bregenz, amelyet a Landratsamt Ravensburg értesített az ügyről, jelezte, hogy az osztrák hatóságok eljárásának feltételei az osztrák közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok értelmében nem állnak fenn.

42. 2012. november 15-i határozatával a Landratsamt Ravensburg hatályon kívül helyezte 2012. szeptember 17-i határozatának az azonnali végrehajthatóságra vonatkozó részét. A hatályon kívül helyezés következtében a Verwaltungsgericht Sigmaringen 2012. szeptember 29-i végzésével megszüntette az ideiglenes intézkedés iránti eljárást.

43. A Regierungspräsidium Tübingen (Németország) 2012. december 20-i határozatával elutasította S. Aykul panaszát, előadva, hogy az osztrák vezetői engedély visszavonása olyan későbbi intézkedés, amely a 91/439 irányelv 8. cikke (4) bekezdésének hatálya alá tartozik, amit S. Aykul a kérdést előterjesztő bíróság előtt vitatott.

44. A Verwaltungsgericht Sigmaringen 2013. március 13-án kelt kérelmére a Bezirkshauptmannschaft Bregenz újból jelezte, hogy az osztrák hatóságok eljárásának feltételei az osztrák közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok értelmében nem állnak fenn. Jelezte, hogy az osztrák hatóságok S. Aykult továbbra is alkalmasnak tartják a járművezetésre, így megtarthatja vezetői engedélyét.

45. Mivel kétségei vannak a német jogszabálynak a tagállamok által kiadott vezetői engedélyek kölcsönös elismerése követelményével való összeegyeztethetősége tekintetében, a Verwaltungsgericht Sigmaringen úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) Ellentétes-e a 2006/126/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdéséből fakadó, a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek kölcsönös elismerésére irányuló kötelezettséggel a Németországi Szövetségi Köztársaság azon nemzeti rendelkezése, amelynek értelmében a külföldi vezetői engedély Németország területén történő használatára vonatkozó jogot közigazgatási úton utólag meg kell vonni akkor, ha a külföldi vezetői engedély jogosultja azzal Németország területén tiltott kábítószer hatása alatt vezet gépi meghajtású járművet, és ennek következtében a német rendelkezések értelmében már nem áll fenn a vezetésre való alkalmassága?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén ez abban az esetben is érvényes-e, ha a kiállító állam a kábítószer hatása alatti vezetés ismeretében nem tesz intézkedéseket, és ezért továbbra is fennáll a külföldi vezetői engedély jogosultja által okozott veszély?

3) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén a Németországi Szövetségi Köztársaság függővé teheti-e a külföldi vezetői engedély Németország területén történő használatára vonatkozó jog újbóli megállapítását az újbóli megállapítás nemzeti feltételeinek teljesítésétől?

4) a) A büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelv 2006/126/EK irányelv 11. cikkének (2) bekezdése szerinti figyelembevétele igazolhatja-e azt, hogy valamely tagállam a kiállító állam helyett jár el a vezetői engedélyekre vonatkozó jogszabályok értelmében? A figyelembevétel lehetővé teszi-e például azt, hogy a külföldi vezetői engedély Németország területén történő használatára vonatkozó jog megvonására büntetőjogi biztonsági intézkedéssel kerüljön sor?

b) A 4. kérdés a) pontjának igenlő megválaszolása esetén az elismerési kötelezettség figyelembevételével a biztonsági intézkedést hozó tagállam vagy a kiállító állam rendelkezik hatáskörrel a külföldi vezetői engedély Németország területén történő használatára vonatkozó jog újbóli megállapítására?”

III – **Értékelés**

A – *Előzetes megfontolások*

1. A *ratione temporis* alkalmazandó uniós jog

46. Mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban, mind a Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételekben szerepel hivatkozás a 91/439 irányelvre, valamint a 2006/126 irányelvre is.

47. Rá kell mutatni, hogy a 2006/126 irányelv 11. cikkének (2) bekezdése, amelyet kérdéseiben a kérdést előterjesztő bíróság is említ, még nem volt hatályos az alapügy tényállásának megvalósulásakor.

48. A tényállás ugyanis 2012. május 11-e és 2012. szeptember 17-e között valósult meg, amikor S. Aykult rendőrségi ellenőrzés alá vonták, illetve amikor a Landratsamt Ravensburg úgy határozott, hogy visszavonja tőle az osztrák vezetői engedélyt.

49. A 2006/126 irányelv 17. cikkének első bekezdése értelmében a 91/439 irányelv 2013. január 19-ével hatályát veszti. A 2006/126 irányelv 18. cikkének második bekezdése értelmében annak egyes rendelkezéseit mindazonáltal 2009. január 19-től alkalmazni kell. Ez vonatkozik többek között a 2. cikk (1) bekezdésére, valamint a 11. cikk (4) bekezdésére, amely utóbbi rendelkezés lép a 91/439 irányelv 8. cikke (4) bekezdésének helyébe, amelyre az előzetes döntéshozatalra utaló határozat is hivatkozik. A 2006/126 irányelv 11. cikkének (2) bekezdése ugyanakkor nem tartozik azon rendelkezések közé, amelyeket 2009. január 19-től kell alkalmazni. Ezért a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése marad alkalmazandó.

50. A Bíróság egyébiránt kimondta, hogy noha a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik, az irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése úgy rendelkezik, hogy valamely 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, és függetlenül attól, hogy az említett engedélyt azon időpontot megelőzően állították-e ki, amelyen az említett rendelkezés alkalmazandó lett.[11]

11 — Akyüz–ítélet, EU:C:2012:112, 32. pont.

51. Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, amely azon alapul, hogy hasznos választ kell adni a kérdést előterjesztő bíróságnak,[12] át kell fogalmazni a kérdést annak érdekében, hogy az uniós jog azon rendelkezéseit értelmezzük, amelyek az alapeljárás tényállása idején alkalmazhatók voltak, vagyis a jelen esetben a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdését, amelynek szövege végeredményben lényegében azonos a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott 2006/126 irányelv 11. cikke (2) bekezdésének rendelkezésével.

52. Ilyen körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdéseket mind a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésére és 11. cikkének (4) bekezdésére, mind a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdésére tekintettel meg kell vizsgálni.

2. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések vizsgálata

53. Álláspontom szerint a Bíróság elé terjesztett kérdéseket együtt kell vizsgálni.

54. A vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elvével, az ezen elv alóli kivételekkel és a kivételek hatályával kapcsolatos kérdésekre (első és második kérdés, valamint a negyedik kérdés a) pontja) adandó válasz ugyanis az arra a kérdésre adandó válaszból következik, hogy melyik hatóság illetékes annak eldöntésére, hogy a vezetői engedély jogosultja ismét alkalmas a jogsértés elkövetésének helye szerinti ország területén történő járművezetésre.

B – *A kérdésekről*

55. A Verwaltungsgericht által előterjesztett kérdések alapján úgy vélem, hogy a Bíróságnak valójában arra kell választ adnia, hogy

– egy olyan tagállam, amelynek területén egy másik tagállam által kiadott vezetői engedély jogosultja átmenetileg tartózkodik, megtagadhatja-e ezen vezetői engedély érvényességének elismerését a jogosult jogsértő magatartásának következtében – a jelen ügyben a kábítószer hatása alatti járművezetés miatt –, amelyet a vezetői engedély kiadását követően ezen ország területén követtek el és a nemzeti jog alapján szankcionáltak, és

– ugyanez a nemzeti jog alkalmazandó-e, nem pedig a kiállító tagállam joga, azon feltételek meghatározására, amelyeknek a vezetői engedély jogosultja a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamban a járművezetés jogának visszaszerzése érdekében köteles megfelelni.

56. Előzetesen meg kell állapítani, hogy a jelen ügy nem érinti azon feltételeknek a 91/439 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjára, valamint a 2006/126 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjára tekintettel történő megkérdőjelezését, amely feltételek között S. Aykul vezetői engedélyét „kiállították”.

57. Amint arra a lengyel kormány helyesen mutat rá, a jogvita tárgya a vezetői engedély visszavonására vonatkozó határozat, amelyet az alapügy felperese által a vezetői engedély kiadását „követően” tanúsított magatartás alapján hoztak, mivel a német hatóságok ezt a magatartást a közúti közlekedésbiztonságot fenyegető veszélyként értékelték. Ez semmilyen körülmények között sem jelenti a „vezetői engedély kiállításának időpontjában” a kiállító tagállam által az alkalmasságra vonatkozóan ezen rendelkezésekkel összhangban elvégzett vizsgálat eredménye elfogadásának megtagadását.[13]

12 — Lásd: Derudder–ítélet, C-290/01, EU:C:2004:120, 37. és 38. pont, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria ítélet C-157/10, EU:C:2011:813, 17–21. pont.

13 — Lásd a lengyel kormány írásbeli észrevételeinek 10. és 11. pontját.

58. E tekintetben ugyanis a Bíróság több alkalommal is megállapította, hogy „[a]zt […], hogy valaki valamely tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik, annak bizonyítékaként kell tekinteni, hogy ennek az engedélynek a jogosultja *ez utóbbi kiállításának napján* megfelelt az [uniós jog által előírt minimum] követelményeknek”. [14]

59. A jelen ügyben a Németországi Szövetségi Köztársaság S. Aykul esetében a szükséges feltételek fennállását nem a vezetői engedély kiállításának időpontja tekintetében, hanem az ezen kiállítás időpontját követően a területén S. Aykul által tanúsított magatartás következtében kérdőjelezi meg.

60. Mivel Németország területén kábítószer hatása alatt gépi meghajtású járművet vezetett, S. Aykul osztrák vezetői engedélyét visszavonták. Ez a szankció rá nézve az ezen engedély német területen történő használata jogának megtagadásával járt. S. Aykul tehát a Németországi Szövetségi Köztársaság területén kívül, ahol a jogsértést elkövette, más tagállamok területén továbbra is vezethet járművet.

61. A probléma tehát a szankció kiszabásához kapcsolódik, amelynek hatásaként a német hatóságok az ország területén nem ismerik el S. Aykul járművezetéshez való jogát, mivel jogsértő magatartása következtében már nem minősül járművezetésre alkalmasnak.

62. Máshogyan megfogalmazva, megengedhető-e a külföldi vezetői engedély érvényessége elismerésének megtagadása a 2006/126 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt, a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elve alóli valamely kivétel címén?

63. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez érdemi választ adjon. Ebből a szempontból adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia az elé terjesztett kérdéseket [15] az uniós jog valamennyi olyan rendelkezésének értelmezése érdekében, amelyre a nemzeti bíróságnak döntéséhez szüksége van.

64. E célból a Bíróság a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározhatja az uniós jog azon rendelkezéseit, illetve jogelveit, amelyeknek az értelmezése az alapügyben felmerülő jogvita tárgyára figyelemmel szükséges. [16]

65. Álláspontom szerint a kérdést előterjesztő bíróság által az előterjesztett kérdésekben hivatkozott, a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése a jelen ügyre nem alkalmazandó. A 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdésére tekintettel kell hasznos választ adni.

1. A 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése nem alkalmazandó

66. Emlékeztetni kell arra, hogy a 91/439 irányelv által a vezetői engedélyek kiállítása tekintetében bevezetett rendszer a területi illetékességen alapul. A kiállítás a tartózkodási helynek megfelelően a területileg illetékes tagállam felelőssége, amelynek az eljárás során be kell tartania az irányelv által előírt minimumkövetelményeket; e feltételek teljesülése értelemszerűen szükséges a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének igazolásához.

67. Az említett kiállítást követően, ha az érintett személyek gyakorolják a szabad mozgáshoz való jogukkal, kétféle helyzet állhat elő.

14 — Kiemelés tőlem. Lásd különösen: Schwarz-ítélet, C-321/07, EU:C:2009:104, 77. pont; Grasser-ítélet EU:C:2011:324, 21. pont, és Hofmann-ítélet EU:C:2012:240, 46. pont.

15 — Lásd: Le Rayon d'Or ítélet, C-151/13, EU:C:2014:185, 25. o., valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

16 — Uo., 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

68. Az első helyzet az, amikor a vezetői engedély jogosultja megváltoztatja a szokásos tartózkodási helyét, és ebben az esetben az új tartózkodási hely szerinti állam az így rá átszállt területi illetékesség alapján büntetőjogi és rendőrségi jogszabályai alapján előírhat a járművezetés jogának korlátozása, felfüggesztése, visszavonása vagy megszüntetése érdekében nemzeti rendelkezéseket, és szükség esetén lecserélheti az engedélyt.

69. A tényállás megvalósulásának idején erre a helyzetre a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdését kellett alkalmazni, és emlékeztetni kell arra, hogy ennek értelmében „[a] büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvre is figyelemmel, 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, és szükség esetén e célból lecserélheti az engedélyt”.

70. Ezt a rendelkezést a 91/439 irányelv első és tizedik preambulumbekezdésével összhangban kell értelmezni, amelyek kimondják, hogy a személyek mozgásának megkönnyítése érdekében, akik „a letelepedési helyüktől eltérő tagállamban tették le a járművezetői vizsgát”, kívánatos a nemzeti vezetői engedély kölcsönös elismerése, mindazonáltal a közúti közlekedésbiztonsággal és forgalommal kapcsolatos okokból a tagállamoknak alkalmazhatják a vezetői engedélyek visszavonására, valamint ideiglenes és végleges bevonására vonatkozó nemzeti rendelkezéseiket minden olyan engedély jogosultjára, aki „szokásos tartózkodási hellyel rendelkezik azok területén”.

71. Magának a 91/439 irányelv 8. cikkének ezen irányelv első és tizedik preambulumbekezdésével összhangban értelmezett (2) bekezdése szövegéből kitűnik, hogy ez arra az esetre vonatkozik, amikor a vezetői engedély jogosultja az engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban rendelkezik tartózkodási hellyel. Ha ez a személy a tartózkodási hely szerinti tagállam területén jogsértést követ el, a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése lehetőséget biztosít ennek a tagállamnak a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására és megszüntetésére vonatkozó saját nemzeti rendelkezései alkalmazására. [17]

72. Magától értetődő tehát, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése, majd ezt követően a 2006/126 irányelv 11. cikkének (2) bekezdése csak a szokásos tartózkodási hely megváltoztatásának esetében alkalmazandóak. Ez arra az esetre vonatkozna, ha S. Aykul szokásos tartózkodási helye Németországban lenne. Márpedig a jelen esetben nem ez a helyzet, mivel S. Aykul szokásos tartózkodási helye Ausztriában van.

73. A második lehetséges helyzet az, amikor a vezetői engedély jogosultja csak átmenetileg tartózkodik egy másik tagállam területén. Erre a helyzetre álláspontom szerint a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alkalmazandó.

2. A 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alkalmazandó

74. A 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése nemcsak *ratione temporis*, hanem, ahogy korábban jeleztem, *ratione materiae* is alkalmazandó.

75. Emlékeztetek arra, hogy a rendelkezés szövege a következő:

„*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.[[18]]”

17 — Lásd az olasz kormány észrevételeinek 3. pontját.

18 — Kiemelés tőlem.

76. Az említett rendelkezés álláspontom szerint a jelen ügyre vonatkozik, amelyben a szankció a jogsértés elkövetése szerinti tagállam büntetőjogi és rendőrségi jogszabályai alapján alkalmazandó, bár ez a tagállam nem azonos a vezetői engedélyt kiállító vagy az új szokásos tartózkodási hely szerinti tagállammal. [19]

77. A Bizottság a tárgyaláson a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdésének „történeti" értelmezését alkalmazta, amely szerint a 91/439 irányelv 8. cikkének (4) bekezdése annak 8. cikke (2) bekezdésére hivatkozik, így az érintett tagállam csak a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam lehet. A Bizottság szerint e (2) bekezdésben a szokásos tartózkodási helyre való utalás hiánya csupán uniós jogalkotói hiba, amelyet ki kell javítani.

78. Nem értek egyet ezzel az értelmezéssel.

79. Álláspontom szerint a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése önállóan alkalmazandó, mind az ugyanezen cikk (2) bekezdésétől, mind az azonos szövegű, az alapügy tényállásának megvalósulása idején alkalmazandó 91/439 irányelv 8. cikkétől függetlenül. Ez az önállóság az elemzésem szerint kizárja, hogy ezt a rendelkezést csak a szokásos tartózkodási hely megváltoztatásának esetére kelljen alkalmazni. Ennek alátámasztására több érvet is fel lehet hozni.

80. Először is megjegyzem, hogy a 2006/126 irányelv 11. cikke kimondja, hogy azt „különböző" rendelkezésekre kell alkalmazni, ami álláspontom szerint önmagában is arra mutat, hogy ezek a rendelkezések nem szükségszerűen függnek össze egymással.

81. Hangsúlyozom továbbá, hogy ennek a cikknek a (4) bekezdését a jogalkotó elválasztotta ugyanezen cikk (2) bekezdésétől, mivel az előbbi hatálybalépésének időpontja négy évvel megelőzte az utóbbi rendelkezés hatálybalépését, ami álláspontom szerint aligha jelentheti az említett cikk egyes elemeinek elválaszthatatlanságát.

82. Végül és főként meg kell állapítani, hogy a 11. cikk (4) bekezdésének különböző rendelkezései nyilvánvalóan eltérő esetekre vonatkoznak. E bekezdés első és utolsó albekezdése arra az esetre vonatkozik, amikor az érintett tagállam kiállító tagállamként jár el. [20] Az említett bekezdés második albekezdése egy teljesen eltérő helyzetre vonatkozik, tudniillik arra, amikor egy tagállam a kiállító tagállamban kiállított vezetői engedélyre saját szigorúbb büntetőjogi vagy rendőrségi nemzeti jogszabályából eredő korlátozásokat alkalmaz, a vizsgált ügyben pedig ez a helyzet áll fenn. A 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése így világos értelmet kap, anélkül hogy azt ugyanezen cikk (2) bekezdéséhez kellene kapcsolni.

83. A 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdésében foglalt rendelkezések önmagukban is illusztrálják a területiség alapelvét, mivel azok egy adott tagállamban kiállított vezetői engedély érvényességének egy másik tagállam területén történő korlátozását érintik.

84. Kétségnek annál is kevésbé van helye, mivel az uniós jogalkotó által alkalmazott új eljárás szigorításra irányuló szándékot jelez, amely S. Aykul értelmezésének elfogadása esetén nem lenne elérhető. Ugyanis, amíg a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése még mérlegelési jogkört biztosított a tagállamoknak egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényessége elismerésének megtagadása tekintetében, a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése már előírja számukra a megtagadást.

19 — Baden-Württemberg tartomány közlekedési és infrastruktúráért felelős minisztériumának levele kifejti, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdésével szemben a 2006/126 irányelv 11. cikkének (4) bekezdése az el nem ismerést nemcsak a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam, hanem valamennyi tagállam számára lehetővé teszi (az előzetes döntéshozatalra utaló határozat francia nyelvi változatának 5. oldala).

20 — Az első albekezdés értelmében „[a] tagállam *megtagadja* a vezetői engedély kiállítását", míg az utolsó albekezdés értelmében „[a] tagállam szintén *megtagadhatja* a vezetői engedély kiállítását".

85. Az ilyen szigorítás konkrét eredménye egyébiránt a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének korlátozását is jelenti, ami megfelel a rendszer szellemének, mivel a kölcsönös elismerés elősegíti a szabad mozgást, amelynek egy jogsértés következtében történő korlátozása a gondatlanság szankcionálásával és egy lehetséges veszélyforrás megszüntetésével a közúti közlekedésbiztonságot, és így a szabad mozgást erősíti, ami a 2006/126 irányelv célja. [21] A kölcsönös elismerés időben és térben történő korlátozása ebben az esetben a 2006/126 irányelv 11. cikkének (4) bekezdésével elérni kívánt hatással ellentétes hatás elkerülése érdekében szükséges, vagyis a veszélyes magatartás szigorúbb büntetése révén a biztonság növelésének eléréséhez.. Itt is csak hangsúlyozni tudom, hogy az e szöveg (4) bekezdésének előzetes alkalmazása megfelel az uniós jogalkotó egyértelmű szándékának.

86. Mi maradna ennek az irányelvnek a hatékony érvényesüléséből, ha a tagállam hatóságai nem hozhatnának szankciókat azon uniós polgárokkal szemben, akik csupán a területükön „közlekedve" követnek el jogsértést? Ez annak elismerését jelentené, hogy ezekkel a polgárokkal szemben nem alkalmazható szankció, bár saját magukra és más, a közlekedésben résztvevő más személyekre is veszélyt jelentenek.

87. A jelen esetben a vezetői engedély érvényességének elismerése ellentétes lenne a közúti közlekedésbiztonság javításának céljával.

88. Egyébiránt az uniós jogalkotó által alkalmazott új eljárás tekintetében a Bíróság kimondta, hogy meg kell állapítani, hogy a 91/439 irányelv 8. cikke (4) bekezdésének és a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének megfogalmazása közötti eltérés nem olyan jellegű, hogy vitathatóvá tenné az olyan feltételeket, amelyeket a Bíróság ítélkezési gyakorlata állapított meg, amely feltételek fennállása esetén a vezetői engedély elismerése a 91/439 irányelv rendelkezéseinek értelmében megtagadható volt, és most már a 2006/126 irányelv rendelkezése értelmében meg kell tagadni annak elismerését. [22]

89. A Bíróság hozzátette, hogy az a megállapítás, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (4) bekezdésében előírt lehetőség kivételt jelent a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének általános elve alól, és ezért szigorúan értelmezendő, [23] a jelenleg a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdésében előírt kötelezettséget illetően is érvényes marad. [24]

90. A Bíróság azt is egyértelművé tette, hogy azok a körülmények, amelyek között valamely vezetői engedély érvényességének elismerése a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) és (4) bekezdése értelmében megtagadható, nem korlátozódnak arra az esetre, amikor ezen engedély jogosultja annak lecserélését kéri. E rendelkezésnek célja annak lehetővé tétele is, hogy a tagállamok a vezetői engedély visszavonására, felfüggesztésére, valamint megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseiket alkalmazhassák például akkor, ha ezen engedély jogosultja bűncselekményt követett el. [25]

91. Most tehát azt kell megállapítani, hogy a visszavonásra irányuló intézkedés, annak jellegénél fogva, a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdésének hatálya alá tartozik-e. Máshogyan fogalmazva, alkalmazható-e a büntetőjogi és hatósági jellegű szankció közötti megkülönböztetés?

21 — Az Unió a közúti közlekedésbiztonság javítását évekkel ezelőtt tűzte ki célul, és ambiciózus célokat tűzött ki a balesetek számának 2020-ra történő csökkentése terén (lásd: a Bizottság 2010. július 20-i közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, amelynek címe „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra" [COM(2010) 389 végleges]).

22 — Lásd: Hofmann–ítélet, EU:C:2012:240, 65. pont.

23 — Kapper–ítélet, EU:C:2004:261, 70. és 72. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Lásd továbbá: Halbritter–végzés, C-227/05, EU:C:2006:245, 26. pont.

24 — Lásd: Hofmann–ítélet, EU:C:2012:240, 71. pont.

25 — Lásd: Kapper–ítélet, EU:C:2004:261, 73. pont.

92. A jelen ügyben a ravensburgi ügyészség a büntetőügyben megszüntette a nyomozást.[26] Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az S. Aykul vezetői engedélyének visszavonására irányuló intézkedést a Landratsamt Ravensburg hozta meg, amely közigazgatási hivatal, és jelzi, hogy az intézkedést a vezetői engedélyekre vonatkozó jogszabály alapján hozták meg. Így ha a járművezetésre alkalmassággal kapcsolatban kétség merül fel, a német jogrendszerben először ezt kell megvizsgálni, majd ha megállapítható, hogy az alkalmasság nem, vagy már nem áll fenn, a német jogszabály a vezetői engedéllyel összefüggésben illetékes hatóság számára kötelezettségként írja elő a vezetői engedély visszavonását. A kérdést előterjesztő bíróság hozzáteszi, hogy e tekintetben semmiféle mérlegelési jogkör nincs.[27]

93. A Bizottság, bár a 2006/126 irányelv 11. cikkének (2) bekezdésére[28] hivatkozik, nem ért egyet azzal az állásponttal, amely szerint a vezetői engedély járművezetésre való alkalmasság hiánya miatti visszavonása büntetőjogi jellegű biztosítási intézkedésnek volna tekinthető,[29] következésképpen a büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó elven alapuló kivétel alá tartozna.[30]

94. Nem értek egyet ezzel az S. Aykul által a tárgyaláson is megerősített állásponttal.

95. Ahogyan azt korábban is jeleztem, a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése álláspontom szerint arra a jelen ügyben is fennálló esetre vonatkozik, amikor a szankciót a jogsértés elkövetése szerinti tagállam büntetőjogi és rendőrségi jogszabályai alapján kell kiszabni.

96. A „büntetőjogi jogszabályok” és „rendőrségi jogszabályok” kifejezések a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében jelennek meg, a következő mondatban: „[a] büntetőjogi és a rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvre is figyelemmel”. Mindazonáltal ezen irányelv szövege, csakúgy, mint a 2006/126 irányelv szövege, nem határozza meg a mondat ezen részének, vagy ezeknek a kifejezéseknek a tartalmát, és az ítélkezési gyakorlatban sincs az erre alkalmazandó értelmezéssel kapcsolatos iránymutatás.

97. A „büntetőjogi jogszabály” kifejezés önmagában is elegendő. A „rendőrségi jogszabályok”[31] kifejezés azonnal a rendőrség közigazgatási jellegű feladataira utal. A két kifejezés kétségtelenül az állam saját területén érvényesülő közrendjének eszméjére utal.

98. Azon jogsértések elkövetése, amelyek kockázatot és veszélyt jelentenek a polgárokra nézve, a közrendbe ütköznek és szankció kiszabását indokolják.

99. A szankció különböző formákat ölthet, jellegétől, súlyától, a tagállamnak a hatósági és bírósági aktusok különválasztását elismerő vagy el nem ismerő igazságügyi berendezkedésétől függően, célja azonban mindig azonos, amelyet ebben az esetben a 2006/126 irányelv határoz meg.

100. Következésképpen a „büntetőjogi jogszabályok” és „rendőrségi jogszabályok” kifejezés használata nem különbségre utal, éppen ellenkezőleg, ezek egymást kiegészítő jellegét mutatja.

101. Ez az egymást kiegészítő jelleg álláspontom szerint a büntetőjognak az Emberi Jogok Európai Bírósága által kialakított fogalmából is következik.

26 — Lásd az előzetes döntéshozatalra utaló határozat francia nyelvű változatának 3. oldalát.

27 — Lásd az előzetes döntéshozatalra utaló határozat francia nyelvű változatának 13. oldalát.

28 — Emlékeztetek rá, hogy a jelen ügyben *ratione temporis* a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó.

29 — A kérdést előterjesztő bíróság a jelen ügyre a „büntetőjogi biztonsági intézkedés” kifejezést használja.

30 — Lásd a Bizottság észrevételeinek 39–41. pontját.

31 — A kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában megemlíti, hogy a vezetői engedélyekre vonatkozó jogszabályok a „rendőrségi rendészeti jog” körébe tartoznak (lásd az előzetes döntéshozatalra utaló határozat francia nyelvi változatának 13. és 14. oldalát).

102. Amint azt a Bizottság kontra Parlament ügyben (C-43/12, EU:C:2014:298) ismertetett indítványomban kifejtettem, a Bíróság funkcionális megközelítést alkalmazott annak meghatározása érdekében, hogy az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én aláírt egyezmény 6. cikke keretében mi tartozik a büntetőjog hatálya alá. Hivatkoztam az 1984. február 21-i Öztürk kontra Németország ítéletre [32], amely a közlekedési jogsértésekre vonatkozik. E megközelítést követve kétségtelen, hogy a közlekedési jogsértések büntetőjogi jellegűek abban az értelemben, hogy a tagállamokban olyan szankciókat váltanak ki, amelyek egyszerre büntető és elrettentő jellegűek. Lényegtelen tehát, hogy e szankciók a tagállamok közigazgatási büntetőjogának vagy büntetőjogának hatálya alá tartoznak-e. [33]

103. Álláspontom szerint a két kifejezés egymást kiegészítő jellegét mutatja a nemzeti eljárás folyamata is.

104. Az elkövetett jogsértés alapján ugyanis ennek megfelelően az eljáró igazságügyi hatóság a büntetőeljárás megszüntetésével a kétségtelenül gyorsabb és az eszközök tekintetében gazdaságosabb közigazgatási utat választotta egy olyan jogsértés esetében, amely jogilag egyszerű és tényszerű volt, és kétségtelenül nem igazolta volna egy klasszikus büntetőeljárás súlyát.

105. A jogszabályban biztosított és az ügyészség által alkalmazott ezen választási lehetőség egyes államokban az egyértelmű elnevezésű „eljárások célszerűségének vizsgálata” klasszikus rendszerének példája, amely kifejezésnél álláspontom szerint megfelelőbb az „eljárások arányosságának vizsgálata” kifejezés. Bármi is legyen a megnevezés, ez a módszer klasszikus eljárásjogi eljárás, amely egy állam közrendjének sérelméért kiszabott szankció átfogó vizsgálatához és alkalmazásához hasonlít.

106. S. Aykul esetére alkalmazva ez az egymást kiegészítő jelleg álláspontom szerint a konkrét megoldást is kijelöli.

107. A területi alapon alkalmazandó német jogszabály ugyanis S. Aykul esetében azt írja elő, hogy a jogsértés elkövetése a járművezetéshez való joga felfüggesztésének azonnali szankciójával jár, nem kizárólag a vétkes magatartás megtorlása érdekében, hanem annak a körülménynek a másokra való lehetséges veszélyességét is figyelembe véve, hogy nem képes különválasztani a járművezetést és a kannabiszfogyasztást, és hogy S. Aykul a felfüggesztést követően csak akkor szerezheti vissza Németország területe vonatkozásában a járművezetéshez való jogát, ha sikeresen megfelelt az orvosi vizsgálatra vonatkozó követelményeknek. A két szempont összekapcsolása, vagyis büntetés kiszabása, amelyhez az egyes jogszabályokban „biztonsági intézkedésnek” nevezett intézkedések kapcsolódnak, amelyek a veszélyt jelentő jogsértő helyzet újbóli előfordulásának megelőzését célozzák, bevett módszer a modern jogi szabályozásban.

108. Az engedély visszavonása tehát természeténél fogva a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdésének hatálya alá tartozik, így ezt követően a büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvből kell levonni a megfelelő következményeket.

3. A vezetői engedélyt érintő, büntetőjogi jellegű határozatok más tagállamok általi elismerése

109. A büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelv értelmében a valamely tagállam területén közlekedő személynek be kell tartania ezen állam jogszabályait.

32 — A. sorozat, 73. szám, és különösen annak 53–56. §-a.

33 — Bizottság kontra Parlament ügyre vonatkozó indítvány, C-43/12, EU:C:2013:534, 65. pont.

110. Amint arra a lengyel kormány is rámutat,[34] és az alapeljárás felperese is elismeri,[35] ha egy jogsértést egy tagállam területén követnek el, kizárólag ez a tagállam illetékes ezt a jogsértést adott esetben ezen személy engedélye visszavonásával szankcionálni.[36]

111. Az S. Aykul osztrák engedélyét visszavonó intézkedés hatásaként az érintett mindaddig nem vezethet Németország területén, amíg nem bizonyítja, hogy ismét alkalmas az ezen a területen történő járművezetésre. A kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés arra vonatkozik, hogy mely hatóságok illetékesek ennek az alkalmasságnak az ellenőrzésére.

112. A Bíróság több alkalommal kimondta, hogy a vezetésre alkalmasság a vezetői engedély „kiállításának" feltétele, és azt egyedül a kiállító tagállam ellenőrizheti.[37] Márpedig láttuk, hogy az alapeljárásban a vezetésre alkalmasság nem a vezetői engedély kiállításának időpontjában, hanem a vezetői engedély jogosultjának jogsértő magatartása következtében vált kérdésessé, amely jogsértés miatt kiszabott szankciók hatása csak a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállam területére terjed ki.

113. A lengyel kormányhoz hasonlóan úgy vélem, hogy a büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelv alkalmazásával a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállam hatóságainak kell meghatároznia, hogy a külföldi vezetői engedély jogosultja ismét alkalmas-e a területén történő járművezetésre.

114. Álláspontom szerint nem lenne koherens megoldás, ha az a tagállam, amelynek területén a jogsértést elkövették, megengedné, hogy saját, az alkalmasság ellenőrzésére vonatkozó szabályait az engedélyt kiállító tagállam alkalmazza annak érdekében, hogy a vezetői engedély jogosultja visszanyerhesse a járművezetéshez való jogát az általa elkövetett jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamban.

115. Ahogyan azt a lengyel kormány helyesen állapítja meg, mivel a járművezetéshez való jog elvesztése olyan szabályokon alapul, amelyek nem alkalmazandóak a kiállító tagállamban,[38] nehezen várható el, hogy ez a tagállam az említett jog visszanyerésére vonatkozó eljárást a saját értékelési szabályai szerint folytasson le.[39]

116. A kiállító tagállam kizárólagos illetékességének megállapítása ugyanis két ellentétes eredményre vezethetne, tudniillik, az S. Aykuléhez hasonló esetben vagy maga ellenőrizné, hogy a jogsértés helyének jogszabályaiban előírt feltételek fennállnak-e – látható, hogy ez a megoldás túlmegy egy tagállam által egy másik tagállam bírósága által hozott határozat elismerésén –, vagy megtagadja a jogsértés helye szerinti tagállam jogszabályi rendelkezéseinek elismerését azzal az indokkal, hogy azok a kiállító tagállam jogszabályaiban nem szerepelnek. Az Osztrák Köztársaság ez utóbbi, a Bizottság által is támogatott álláspontot alakította ki.

117. Az utóbbi megközelítés elfogadása szükségszerűen annak elismerésével járna, hogy a 2006/126 irányelv az alapeljáráshoz hasonló esetekben azt eredményezi, hogy a tagállamok büntetőjogát az engedélyt kiállító tagállam számára kedvező módon harmonizálja, de csekély hatással bírna annak a tagállamnak a területén, ahol a jogsértést elkövették. Álláspontom szerint nehéz volna azt állítani – ráadásul hallgatólagosan –, hogy ez jelentené az irányelv által bevezetni kívánt egyik jelentős újítást.

34 — Lásd a lengyel kormány észrevételeinek 25. pontját.

35 — Lásd az alapeljárás felperese észrevételeinek 9. pontját.

36 — Weber–ítélet, EU:C:2008:640, 38. pont.

37 — Hofmann–ítélet, EU:C:2012:240, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

38 — Ha S. Aykul az Osztrák Köztársaság területén követte volna el a jogsértést, vele szemben nem folytattak volna eljárást, így nem szabtak volna ki szankciót sem (lásd az előzetes döntéshozatalra utaló határozat francia nyelvi változatának 4–6. oldalát).

39 — Lásd a lengyel kormány észrevételeinek 34. pontját.

118. Ezzel szemben a jogsértés elkövetése szerinti tagállam a szankció kiszabását követően a területén a járművezetéshez való jog visszaszerzéséhez nem követelhet meg az említett irányelv által a vezetői engedély kiállításához megköveteltnél szigorúbb követelményeket. Máshogyan megfogalmazva, az S. Aykuléhez hasonló esetben az orvosi vizsgálat eredménye nem lehet más, mint annak megállapítása, hogy a szankcióval érintett személy megfelel-e a jelenleg a 2006/126 irányelvben foglalt követelményeknek, sem több, sem kevesebb. E tekintetben a 2006/126 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja akként rendelkezik, hogy vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki, akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban.

119. A 2006/126 irányelv III. mellékletének 15. és 15.1. pontja szerint azoknak a személyeknek, akik kábítószer-függőségben szenvednek vagy – bár függőségük nem áll fenn az ilyen anyag vonatkozásában – rendszeresen fogyasztanak ilyet, vagy visszaélnek azokkal, nem adható ki, illetve nem újítható meg a vezetői engedély.

120. A német jogban a 2006/126 irányelv III. melléklete 15. és 15.1. pontjának alkalmazása érdekében szabályozott, a jogsértés elkövetését követően alkalmazott eljárás célja éppen annak vizsgálata, hogy az érintett személy még mindig kábítószer hatása alatt áll-e, és nem jelent-e veszélyt magára vagy a közlekedés többi résztvevőjére nézve.

121. Bár azon tagállam hatóságai, amelynek területén a jogsértést elkövették, illetékesek annak ellenőrzésére, hogy a vezetői engedély jogosultja ismét alkalmas-e az ezen állam területén történő járművezetésre, meg kell mindazonáltal vizsgálni, hogy az engedély visszavonása, más esetleges rendelkezések egyéb hatásai révén, különös tekintettel azok időtartamára, nem ellentétes-e az uniós jog rendelkezéseivel. [40]

122. E tekintetben a Bíróság már kimondta, hogy a 91/439 irányelv 8. cikkének (4) bekezdése alapján a tagállamok egy másik tagállam által esetlegesen később, a tilalmi idő letelte után kiállított bármely vezetői engedély érvényességének elismerését nem tagadhatják meg határozatlan időre olyan személlyel szemben, akinek e tagállam által kiállított vezetői engedélyét visszavonták vagy érvénytelenítették. [41]

123. Ez az értelmezés álláspontom szerint inkább arra az esetre vonatkozik, amikor egy tagállam nem hivatkozhat a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdésére egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényessége elismerésének határozatlan időre történő megtagadása érdekében, ha ezen vezetői engedély jogosultjával szemben az első tagállam területén korlátozó intézkedést alkalmaztak.

124. Annak elismerése, hogy valamely tagállamnak nemzeti rendelkezései alapján jogában áll határozatlan időre megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, kifejezett tagadása volna a vezetői engedélyek kölcsönös elismerése elvének, amely a 91/439 irányelv által létrehozott rendszer alapvető elemét jelenti. [42]

125. Meg kell tehát vizsgálni, hogy saját szabályainak alkalmazásával a Németországi Szövetségi Köztársaság valójában nem tagadja-e meg határozatlan időre az osztrák hatóságok által kiállított vezetői engedély elismerését.

126. Emlékeztetek arra, hogy S. Aykullel szemben a német jog alapján bírságot szabtak ki és vezetői engedélyét kizárólag a német terület tekintetében egy hónapra visszavonták. Lehetősége van kérni, hogy ismét engedélyezzék számára az osztrák vezetői engedélyére tekintettel gépi meghajtású jármű vezetését Németországban. E tekintetben a Németországban a közúti közlekedésben való részvételhez

40 — Lásd ebben az értelemben: Unamar–ítélet, C-184/12, EU:C:2013:663, 46. és 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

41 — Lásd: Hofmann–ítélet, EU:C:2012:240, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

42 — Lásd: Akyüz-ítélet, EU:C:2012:112, 57. pont.

elegendő, a gépi meghajtású jármű vezetésére való alkalmasság csak akkor állapítható meg, ha S. Aykul bemutatja egy Németországban államilag elismert, vezetésre való alkalmassági vizsgálat elvégzésére jogosult szakértői szerv kedvező szakvéleményét. A kedvező szakvélemény feltétele általában az, hogy az érintett bizonyítottan egy éve nem fogyasztott kábítószert.

127. Álláspontom szerint az alkalmazandó nemzeti rendelkezések a visszavonásra irányuló intézkedés hatásának időbeli meghosszabbítására irányulnak, azonban nem céljuk a vezetői engedély elismerésének határozatlan időre történő megtagadása, mivel, amint arra a német kormány a Bíróság által feltett kérdésekre adott írásbeli válaszában is rámutat, kedvező orvosi-pszichológiai szakvélemény bemutatásának hiányában, ha egy EU vagy EGT–tagállam által kiállított vezetői engedélyről van szó, helye lehet a külföldi vezetői engedély használatára való jogosultság elismerésének is, ha a vezetési alkalmassági nyilvántartásból törölték az alkalmatlanságra vonatkozó bejegyzést. [43]

128. S. Aykul esetében az ugyanezen kormány által előadottak szerint a törlési idő az StVG 29. cikke (1) bekezdése 2. pontjának b) alpontja értelmében öt év, mivel a kábítószer hatása alatt történő járművezetésért két pont jár, mivel a közúti közlekedésbiztonságot különösen érintő, vagy ennek megfelelő szabálysértésként ahhoz két pont kapcsolódik. Ezen határidő lejártakor S. Aykul kedvező orvosi-pszichológiai szakvélemény bemutatása nélkül ismét használhatja osztrák vezetői engedélyét Németországban is. [44]

129. Önmagában szigorúnak tűnhet, hogy a német területen való járművezetés jogának visszaszerzése érdekében be kell mutatni egy Németországban államilag elismert, vezetésre való alkalmassági vizsgálat elvégzésére jogosult szakértői szerv kedvező szakvéleménye alapján készült kedvező orvosi-pszichológiai szakvéleményt. [45] Ezzel kapcsolatban csak egyetlen fenntartást tennék. Úgy vélem, hogy el kell fogadni valamely tagállam területén található, és a 2006/126 irányelv szempontjait alkalmazó szakértői szerv vagy azzal egyenértékű szerv által kiadott igazolást is. Álláspontom szerint ugyanakkor ez az intézkedés a közúti közlekedésbiztonság növelése érdekében hatékony megelőzésre irányuló intézkedést jelent. [46]

130. A Bizottság cselekvési programja a közúti közlekedésbiztonság javításának céljával a közlekedésben résztvevők magatartásának javítását, különösen a meglévő jogszabályok betartását és a veszélyes magatartás elleni küzdelem folytatását tűzte ki célul. [47]

131. A Bizottság e tekintetben emlékeztetett arra is, hogy milyen fontos a közúti közlekedésben részt vevők oktatása, képzése, ellenőrzése és adott esetben szankcionálása, mivel ők a közúti közlekedésbiztonsági lánc első láncszemei. [48]

43 — Lásd az írásbeli válasz 11. pontját.

44 — Lásd az említett írásbeli válasz 13. pontját.

45 — Az orvosi-pszichológiai szakvéleménnyel bizonyítani kell, hogy az érintett egy évig nem fogyasztott kábítószert. Ezt legalább négy, egy egyéves határidőn belül előre nem látható módon kijelölt időpontban elvégzett laboratóriumi vizsgálat alapján kell bizonyítani.

46 — Lásd a 2006/126 irányelv (2) preambulumbekezdését.

47 — Lásd: „Az európai közúti közlekedés biztonságát célzó cselekvési program – a közúti balesetek halálos áldozatainak felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: közös felelősség” című bizottsági közlemény (COM(2003) 311 végleges) 4. o.

48 — Lásd 21. lábjegyzetben említett bizottsági közlemény 5. oldalát.

132. Mindezekre tekintettel álláspontom szerint az intézkedés megfelel a fent hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak, az a Bizottság által célul kitűzött, a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos célkitűzésekre is tekintettel megfelelően hatékony, arányos, és megfelelő visszatartó erővel bír.[49] A jogsértésekkel szembeni eljárások ugyanis nem lehetnének hatékonyak visszatartó erejű szankciók nélkül.

133. Mindenesetre a német területen való közlekedés jogának visszaszerzése érdekében S. Aykul választhat az egyéves időszakban az orvosi szakvéleménynek megfelelés, vagy az alkalmatlanságnak a nyilvántartásból való törléséhez szükséges öt év kivárása között.

134. Egyébiránt megjegyzem, hogy az EUMSZ 21. cikkben az uniós polgárok számára biztosított, a tagállamok területén való szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jog, amelynek gyakorlását a 2006/126 irányelv meg kívánja könnyíteni, nem sérül S. Aykul esetében, mivel az osztrák vezetői engedélye érvényessége elismerésének hiánya időben is korlátozott, és csak Németország területére vonatkozik, így S. Aykul továbbra is szabadon közlekedhet a többi tagállam területén.

135. Ugyanerre tekintettel álláspontom szerint a német szabályozás nem a 91/439 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése, hanem a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdése második albekezdésének hatálya alá tartozik. Álláspontom szerint ugyanis az első rendelkezést úgy kell érteni, mint amely lehetővé teszi azon tagállam számára, amelynek területén a jogsértést elkövették, hogy a másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének a saját területe tekintetében való elismerése megtagadásának hatását korlátozza, míg a második rendelkezés alkalmazása, a vezetői engedély cseréjének lehetőségére tekintettel valamennyi tagállamra kiterjedő hatással jár.

136. A fenti megfontolások összességének fényében álláspontom szerint a Bíróságnak azt a választ kell adnia, hogy a 2006/126 irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése értelmében egy tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha az első tagállam területén az ezen vezetői engedély kiállítását követő időpontban az engedély jogosultja büntetőjogi jellegű közúti közlekedési szabálysértést követett el, ezért tőle ezen tagállam területén a vezetői engedélyt visszavonták, mivel az érintett már nem volt alkalmas a járművezetésre, és veszélyt jelentett a közúti közlekedésbiztonságra. A vezetői engedély jogosultja akkor minősülhet újra járművezetésre alkalmasnak, ha megfelel az azon tagállam jogszabályaiban foglalt feltételeknek, amelynek területén a jogsértést elkövette, feltéve egyrészt, hogy a nemzeti szabályok nem írnak elő olyan feltételeket, amelyeket a 2006/126 irányelv az engedély kiállításához nem követel meg, másrészt, hogy nem eredményezik a vezetői engedély érvényessége elismerésének határozatlan időre történő megtagadását.

IV – **Végkövetkeztetések**

137. Az előzőekben kifejtettekre tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Verwaltungsgericht Sigmaringen által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke (4) bekezdésének második albekezdése értelmében egy tagállam köteles megtagadni egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, ha az első tagállam területén az ezen vezetői engedély kiállítását követő időpontban az engedély jogosultja büntetőjogi jellegű közúti

49 — Lásd a 47. lábjegyzetben említett cselekvési programot, amely kimondja, hogy „a közlekedési szabályok be nem tartása ellen […] uniós szinten arányos és elrettentő erejű, az ellenőrzést és a hatékony szankciókat javító intézkedéseket kell bevezetni” (10. o.); a Tanács 2003. november 27-i állásfoglalását a közlekedési balesetek vonatkozásában a pszichoaktív anyagok fogyasztásának hatása elleni küzdelemről (HL C 97., 1. o.), amely hangsúlyozza, hogy fontos „[valamennyi] megfelelő rendelkezést meghozni, azokhoz szankciókat is kapcsolva, azokkal a járművezetőkkel szemben, akik a vezetési képességüket csökkentve pszichoaktív szerek hatása alatt állnak” (29. pont), és a Bizottság 2004. április 6-i, a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról szóló ajánlását (HL L 111., 75. o.), amely (9) preambulumbekezdésében kimondja, hogy „a tagállamok általános politikájának részévé kell tenni a jogsértésekkel szemben a hatékony, arányos és elrettentő erővel bíró szankciók alkalmazását”.

közlekedési szabálysértést követett el, ezért tőle ezen tagállam területén a vezetői engedélyt visszavonták, mivel az érintett már nem volt alkalmas a járművezetésre, és veszélyt jelentett a közúti közlekedésbiztonságra. A vezetői engedély jogosultja akkor minősülhet újra járművezetésre alkalmasnak, ha megfelel az azon tagállam jogszabályaiban foglalt feltételeknek, amelynek területén a jogsértést elkövette, feltéve egyrészt, hogy a nemzeti szabályok nem írnak elő olyan feltételeket, amelyeket a 2006/126 irányelv az engedély kiállításához nem követel meg, másrészt, hogy nem eredményezik a vezetői engedély érvényessége elismerésének határozatlan időre történő megtagadását.