



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

9 юни 2016 година *

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 —
Отговорност на водача за неизпълнение на задължението за използване на тахограф“

По дело C-287/14

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Gyulai törvényszék (съд в Гюла, Унгария) с акт от 4 юни 2014 г., постъпил в Съда на 11 юни 2014 г., в рамките на производство по дело

Юроспийд ООД

срещу

Szegedi Törvényszék

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: E. Levits, изпълняващ функцията на председател на шести състав, M. Berger (докладчик) и S. Rodin, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Юроспийд ООД, от Д. Иринков, ügyvéd,
- за унгарското правителство, от M. Z. Fehér, G. Szima и M. Bóra, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. Galluzzo, avvocato dello Stato,
- за Европейската комисия, от L. Navas и J. Hottiaux, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

* Език на производството: унгарски.

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на принципа на отговорността на държавите членки за вреди, причинени на частноправни субекти в резултат от нарушение на правото на Европейския съюз, както и до тълкуването на член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Юроспийд ООД и Szegedi törvényszék (съд в Сегед, Унгария) относно обезщетяване на вредоносните последици от глоба, наложена от последния на трима служители на Юроспийд, в чиито права е встъпило това дружество, поради неизпълнение на задълженията по Регламент № 561/2006.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съгласно съображения 17, 27 и 31 от Регламент № 561/2006:
„(17) Настоящият регламент цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на общата безопасност по пътищата. Това се постига чрез разпоредби, отнасящи се до максималното време за управление за ден, за седмица и за период от две последователни седмици, разпоредба, която задължава водачите да ползват редовна междуседмична почивка поне веднъж на две последователни седмици, и разпоредби, които предписват, че при никакви обстоятелства дневната почивка не може да бъде по-малка от непрекъснат период от девет часа. Тъй като тези разпоредби гарантират достатъчна почивка и като се вземе предвид опитът от практиките по привеждане в изпълнение през последните години, системата за компенсиране на намалените дневни почивки вече не е необходима.

[...]

(27) В интерес на ясното и ефективно привеждане в изпълнение е желателно да бъдат осигурени единни разпоредби относно отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на настоящия регламент. Отговорността може [да] доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите членки, според случая.

[...]

(31) Регламент (ЕИО) № 3821/85 [на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234)] следва да бъде изменен с цел прецизиране на специфичните задължения на транспортните предприятия и водачите, както и насърчаване на правната сигурност и улесняване на прилагането на времето за управление и периодите на почивки по време на пътните проверки“.

4 Член 9, параграф 2 от Регламент № 561/2006 предвижда:

„Всяко време, прекарано в пътуване до мястото на поемане на управлението на превозното средство, попадащо в обхвата на настоящия регламент, или при завръщане от такова място, когато превозното средство не се намира в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, не се отчита за почивка или почивка в работно време, освен ако водачът [...] е на ферибот или влак и има достъп до койка или кушетка“.

5 Член 10, параграфи 1, 2 и 3 от Регламент № 561/2006 гласи:

„1. Транспортното предприятие не плаща на водачите, които са наети от него или които са предоставени на негово разположение, никакви възнаграждения, дори под формата на премии или добавки към заплатата, свързани с пропътуваните разстояния и/или количеството превозени стоки, ако такова възнаграждение може да застраши пътната безопасност и/или да насърчи нарушение на настоящия регламент.

2. Транспортното предприятие организира работата на водачите, посочен[и] в параграф 1, по такъв начин, че водачите да са в състояние да спазват Регламент [№ 3821/85] и глава II от настоящия регламент. Транспортното предприятие надлежно инструктира водачите и извършва редовни проверки за осигуряване на спазването на Регламент [№ 3821/85] и глава II от настоящия регламент.

3. Транспортното предприятие отговаря за нарушения, извършени от водачи на предприятието, дори ако нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или трета страна.

Без да се засяга правото на държавите членки да търсят пълна отговорност от транспортните предприятия, държавите членки могат да определят тази отговорност като условна при нарушаване на параграфи 1 и 2 от страна на предприятието. Държавите членки могат да вземат предвид всяко доказателство, че транспортното предприятие не може основателно да бъде държано отговорно за извършеното нарушение“.

6 Съгласно член 19, параграфи 1 и 2 от Регламент № 561/2006:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент [№ 3821/85], и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. Нарушенията на настоящия регламент и на Регламент [№ 3821/85] не могат да бъдат подлагани на повече от една санкция или процедура. Държавата членка съобщава на Комисията тези мерки и правилата относно санкциите преди датата, посочена в член 29, втора алинея. Комисията уведомява своевременно другите държави членки.

2. Държавата членка оправомощава компетентните органи [д]а налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на настоящия регламент, които са установени на нейната територия и за които не е наложена санкция, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна.

По изключение, когато бъде установено нарушение:

- което не е било извършено на територията на съответната държава членка, и
- което е било извършено от предприятие, установено в друга държава членка или в трета страна, или от водач с месторабота в друга държава членка или в трета страна,

държавата членка може, преди 1 януари 2009 г., вместо да наложи санкция, да уведоми компетентния орган в държавата членка или третата страна, където е установено предприятието или където е местоработата на водача, за фактите по нарушението“.

7 Съгласно член 22, параграф 3 от Регламент № 561/2006:

„Държавите членки изпращат редовно съответната информация относно националното тълкуване и прилагане на настоящия регламент на Комисията, която осигурява достъп до тази информация в електронен формат на другите държави членки“.

8 Член 15, параграф 7 от Регламент № 3821/85, изменен с Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. (ОВ L 102, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214) (наричан по-нататък „измененият Регламент № 3821/85), гласи:

„а) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение I, водачът трябва да представи при всяко поискване на инспектора:

- i) регистрационните листове за текущата седмица и тези, използвани от водача през предходните 15 дни;
- ii) картата на водача, ако притежава такава, и
- iii) всеки ръчен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент [№ 561/2006].

Независимо от това след 1 януари 2008 г. периодите по точки i) и iii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

б) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение IБ, водачът трябва [...] да представи при всяко поискване на инспектора:

- i) картата на водача, притежавана от него;
- ii) всеки ръчен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент [№ 561/2006], и
- iii) регистрационните листове, отговарящи за същия период като този, посочен в предходната алинея, през които той е управлявал превозно средство със записващо оборудване в съответствие с приложение I.

Независимо от това след 1 януари 2008 г. периодите по точка ii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

в) Упълномощеният инспектор може да проверява спазването на Регламент [№ 561/2006] чрез анализ на регистрационните листове, на показанията или разпечатаните данни, които са записани от записващото оборудване или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който доказва неспазването на разпоредба като тези, предвидени в член 16, параграфи 2 и 3“.

Унгарското право

- 9 Член 20 от közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Закон № I от 1988 г. за движението по пътищата, наричан по-нататък „Законът за движението по пътищата“) гласи:

„(1) С глоба се наказват лицата, които са нарушили разпоредбите, предвидени в този закон, в някои други нормативни актове и актове на общественото право, относно:

[...]

- d) използването на контролни уреди и тахографски дискове в областта на автомобилния транспорт, както и на картите, необходими за дигиталните тахографи;

[...]

(2) Органите по транспорта, полицейските и митническите органи, органите за защита от бедствия и органите съответно по заетостта и наблюдението на обществените места са оправомощени да провеждат процедура за налагане на глоба (в зависимост от контролните им правомощия, определени в параграф 11).

(3) Разпоредбите, предвидени в конкретния нормативен акт относно контролната дейност на органа, на който е възложено провеждането на процедурата, се прилагат за процедурата за налагане на глоба по параграф 2, освен ако не е предвидено друго в този член.

(4) На всяко лице — с изключение на наемателя или водача на лек автомобил, нает от управителя на автомобилен парк по смисъла на Закона за таксата за регистрация, ако таксата за регистрация на превозното средство е заплатена и водачът на лекия автомобил го докаже, представяйки удостоверение от митническите органи — което нарушава разпоредба от параграф 1, букви а)–j) и l), може да бъде наложена глоба в размер от 10 000 до 800 000 форинта [унгарски форинта (HUF)], а в случаите по буква k) — в размер от 10 000 до 300 000 [HUF]. В конкретен нормативен акт се определя максималният размер на глобите, налагани при нарушения на различните разпоредби, и на глобата, която може да бъде наложена в същата процедура за някои действия или бездействия, съставляващи нарушение. Не се налага глоба, когато са изтекли две години от момента на извършване на нарушението (давност).

(5) Глобата се заплаща от лицето, което носи отговорност за нарушение на една от посочените по-горе разпоредби. Когато се установи, че отговорност носят няколко лица, всяко от тях заплаща част от размера на установената в нормативния акт глоба съобразно степента си на участие в нарушението. Ако не може да бъде установена степента на участие на лицата, те заплащат равни части от размера на глобата. Не е налице задължение за плащане на глобата при непреодолима сила, когато обстоятелствата са настъпили независимо от волята на извършващото автомобилен транспорт лице и то не ги е предвиждало, нито е можело да ги предвиди.

[...]“.

- 10 В член 48, параграф 3, буква а), точка 15 от Закона за движението по пътищата законодателят е предвидил правомощието на Министерския съвет с постановление да определя по-специално „размера на глобите, които се налагат в случай на нарушение на разпоредбите относно автомобилния транспорт на стоки и на насипни товари, на някои правила за движението по пътищата и на общите правила относно административните функции във връзка с налагането на глоби“.

- 11 Член 5 от közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (Постановление № 156/2009 на Министерски съвет за размера на глобите, които се налагат в случай на нарушение на някои разпоредби относно автомобилния транспорт на стоки и хора и движението по пътищата, както и относно функциите на публичните органи във връзка с налаганото на глоба) от 29 юли 2009 г. (наричано по-нататък „Постановление № 156/2009 на Министерски съвет“) предвижда следното:

„В случаите по член 20, параграф 1, буква d) от Закона [за движението по пътищата], ако не е предвидено друго в законови или подзаконови разпоредби, глобата, определена съгласно приложение 4 към това постановление, се заплаща от лицето, което е нарушило разпоредба относно контролните уреди и тахографските дискове и тяхната употреба, предвидена:

[...]

е) в Регламент [№ 3821/85].

[...]“.

- 12 Според запитващата юрисдикция точки I2 и I3 от приложение 4 към Постановление № 156/2009 на Министерски съвет гласят следното:

„I2: Деяние, което се наказва с глоба: водачът не е в състояние да представи записаната на диска или в картата на водача информация за текущия ден. Размер на глобата: 400 000 [HUF]. Лице, което трябва да плати глобата: водачът.

I3: Деяние, което се наказва с глоба: водачът не е в състояние да представи записаната на диска информация за предходните 28 дни. Размер на глобата: 400 000 [HUF]. Лице, което трябва да плати глобата: водачът; превозвачът“.

- 13 Член 340, параграф 1 от Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (Закон № III от 1952 г. за приемане на Граждански процесуален кодекс, наричан по-нататък „Гражданският процесуален кодекс“) предвижда:

„Постановеното от съда решение не подлежи на обжалване освен при предвиденото в параграф 2 изключение“.

- 14 Съгласно член 340/A, параграф 2 от посочения кодекс:

„Не подлежат на касационно обжалване [...]:

[...]

б) решенията по дела за налагане на глоба [...], когато размерът на глобата, установен в административно производство или с решение за налагане на глоба, или размерът на обезщетението не надхвърля 1 милион форинта“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 15 Юроспийд е транспортно предприятие, регистрирано в България. Водачи на превозни средства в това предприятие са Ивайло Тодоров Дишев, Деян Тодоров Дишев и Стоян Димов, които са български граждани.

- 16 При курс между Чешката република и България тежкотоварни автомобили, регистрирани в Чешката република и управлявани от посочените в точка 15 от настоящото решение лица, са били проверени на границата между Унгария и Румъния от представители на Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (Регионална дирекция за митнически и финансов контрол в Чонград, Унгария).
- 17 При тази проверка Ивайло Тодоров Дишев и Деян Тодоров Дишев не са били в състояние да представят нито тахографски диск, нито ръчния запис на дейностите си през предходните 28 дни.
- 18 При това положение Регионална дирекция за митнически и финансов контрол в Чонград приема, че тези двама водачи са нарушили член 15, параграф 7 от изменения Регламент № 3821/85, както и член 9, параграф 2 от Регламент № 561/2006, и налага на всеки от тях административна глоба в размер на 400 000 HUF (около 1 280 EUR).
- 19 Що се отнася до г-н Димов, който не е бил в състояние да представи валиден документ, позволяващ да се установи каква дейност е извършвал преди 12 април 2013 г. — датата, на която е бил нает от Юроспийд като водач, посочената дирекция приема, че той е нарушил разпоредбите на член 15, параграф 7 от изменения Регламент № 3821/85 и му налага глоба в размер на 400 000 HUF (около 1 280 EUR).
- 20 С решения от 30 май, 31 май и 3 юни 2013 г. Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (Главна регионална дирекция за митнически и финансов контрол към Националната данъчна и митническа администрация, Унгария) потвърждава решенията на Регионалната дирекция за митнически и финансов контрол в Чонград.
- 21 Жалбата, подадена срещу тези решения от водачите в случая по главното производство, е отхвърлена от Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед, Унгария). Този съд по-конкретно отхвърля довода, че глобите е трябвало да бъдат наложени не на водачите, а на Юроспийд.
- 22 Съгласно членове 340 и 340/A от Гражданския процесуален кодекс решението на Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед) не подлежи нито на въззивно, нито на касационно обжалване.
- 23 Юроспийд, което е платило наложените на служителите му глоби, подава жалба пред Gyulai törvényszék (съд в Гюла, Унгария) и иска да му бъде заплатено обезщетение за вредоносните последици от нарушението на правото на Съюза, допуснато от Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед), в размер на 1 248 000 HUF (около 3 992 EUR), съответстващо на размера на глобите и на съдебните такси за обжалване, както и начислените върху тази сума лихви за забава.
- 24 В това отношение Юроспийд твърди по-специално, че Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед) е нарушил член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006, като е отхвърлил жалбата на служителите на посоченото предприятие, тъй като глобите е трябвало да бъдат наложени на последното, а не на служителите му. В подкрепа на това оплакване Юроспийд се позовава на редица национални решения, от които било видно, че при такова фактическо положение глобата трябва да бъде наложена не на водача, а на транспортното предприятие, което го е наело. Глобата се налагала на водача само когато било установено, че транспортното предприятие не носи отговорност.

- 25 Szegedi törvényszék (съд в Сегед), организационно подразделение на който е Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед), отхвърля жалбата, като приема, че с оглед на практиката на Kúria (Върховен съд, Унгария) глобата може законосъобразно да бъде наложена на водача на превозното средство. При всички случаи той смята, че не е налице достатъчно явно и флагрантно нарушение на правна норма.
- 26 Запитващата юрисдикция отбелязва по-специално, че ако член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска санкциите, предвидени от държавите членки в случаите на неизпълнение на задълженията по този регламент, да бъдат налагани на водача на превозното средство, независимо дали са налагани само на него, то би могло да се приеме, че разглежданото в главното производство национално законодателство е несъвместимо с правото на Съюза. Поради това държавата членка би могла евентуално да бъде подведена под отговорност за нарушение на това право.
- 27 При тези обстоятелства Gyulai törvényszék (съд в Гюла) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Фактът, че държавата членка носи отговорност за обезщетяване на вредите, причинени от нарушение на правото на Съюза, изключва ли възможността при разглеждането на иск за обезщетение, предявен на това основание, правната уредба относно тази отговорност да бъде приложена за държавния орган, който действително е допуснал въпросното нарушение?
- 2) При отрицателен отговор на първия въпрос, член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 изключва ли възможността държава членка да приеме национална норма, съгласно която в случай на нарушение на предвидените в този регламент задължения се налага санкция на водача, който действително е извършил нарушението, наред със или вместо транспортното предприятие?
- 3) При утвърдителен отговор на втория въпрос, следва ли да се счита, че решение на национална административна юрисдикция, което вместо на член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 се основава на вътрешната правна уредба, която е в противоречие с тази разпоредба, нарушава явно правото на Съюза?“.

По преюдициалните въпроси

По втория въпрос

- 28 С втория въпрос, който следва да бъде разгледан на първо място, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали Регламент № 561/2006, и по-специално член 10, параграф 3 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, съгласно която водачът, извършил нарушения на този регламент, носи отговорност за последните вместо или наред с транспортното предприятие, което го е наело.
- 29 Видно от преюдициалното запитване, Юроспийд и запитващата юрисдикция тълкуват член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че не допуска налагането на санкции за нарушения на този регламент на водача, който е извършил въпросните нарушения.
- 30 Подобно тълкуване обаче не може да бъде прието.

- 31 На първо място, следва да се припомни, че съгласно член 19, параграф 2 от посочения регламент държавата членка оправомощава компетентните органи да налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на същия регламент, които са установени на нейната територия и за които не е наложена санкция.
- 32 Следователно от текста на тази разпоредба ясно е видно, че съгласно Регламент № 561/2006 както транспортните предприятия, така и водачите са носители на определени задължения и всеки от тях носи отговорност за неизпълнението на съответните си задължения.
- 33 Противно на внушаваното от запитващата юрисдикция, в това отношение не би могло да се приеме, че член 19, параграф 2 от Регламент № 561/2006 се отнася само до хипотезата, в която нарушението е извършено на територията на друга държава членка. Всъщност, след като член 19, параграф 2, първо изречение от този регламент предвижда изрично, че компетентните органи на държава членка могат да налагат санкция на дадено предприятие и/или водач за нарушение на същия регламент, „дори когато [това] нарушение[...] е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна“, това предполага по аргумент от противното, че държавата членка във всички случаи може да налага санкция на дадено предприятие или водач или и на двамата за извършено на нейна територия нарушение. Противно на предложеното от запитващата юрисдикция тълкуване, не би могло да се приеме, че предоставената с посочената разпоредба възможност за налагане на санкции и за нарушения на Регламент № 561/2006, извършени извън територията на съответната държава членка, води до това кръгът на нарушенията, за които могат да бъдат налагани санкции, да бъде ограничен до тези, извършени на територията на друга държава.
- 34 В подкрепа на това тълкуване по-специално е съображение 27 от Регламент № 561/2006, съгласно което в интерес на ясното и ефективно привеждане в изпълнение е желателно да бъдат установени единни разпоредби относно отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на този регламент, като отговорността може да доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите членки, според случая. От това съображение недвусмислено следва, че държавите членки могат да предвиждат режим на отговорност на водачите за нарушения на посочения регламент и че имат право на преценка, що се отнася до естеството на приложимите санкции.
- 35 Също така съгласно съображение 31 от Регламент № 561/2006 Регламент № 3821/85 следва да бъде изменен с цел прецизиране на специфичните задължения на транспортните предприятия и водачите, както и насърчаване на правната сигурност и улесняване на прилагането на времето за управление и периодите на почивки по време на пътните проверки. Видно от това съображение, Регламент № 561/2006, който впрочем изменя Регламент № 3821/85, се отнася по-специално до водачите с оглед на задълженията им по последния регламент. От една страна, съгласно член 19, параграф 1 от Регламент № 561/2006 държавите членки са длъжни да установяват правила относно санкциите за нарушения на този регламент, така че санкциите да бъдат ефективни, пропорционални, недискриминационни и да имат възпиращо действие, а от друга — посоченият регламент не изключва отговорността на водачите; поради това държавите членки могат да предвиждат разпоредби, позволяващи налагането на санкции на водачите, независимо дали са налагани само на тях.
- 36 Освен това е важно да се отбележи, че член 15 от изменения Регламент № 3821/85 предвижда задължения само за водачите и те трябва да ги спазват, като в противен случай ще бъдат подвеждани под отговорност.
- 37 На второ място, по отношение на изтъкнатия от запитващата юрисдикция член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 следва да се заключи, че тази разпоредба, установяваща особени правила относно отговорността на транспортните предприятия, не би могла да се тълкува самостоятелно, а трябва да се разглежда във връзка с член 10, параграфи 1 и 2 от този

регламент, които предвиждат за посочените предприятия задължения във връзка с възнаграждението и организацията на работата на водачите. Освен това, макар съгласно член 10, параграф 3, втора алинея, първо изречение от Регламент № 561/2006 държавите членки да имат право да търсят пълна отговорност от транспортните предприятия за извършените от водачите им нарушения, нито от тази разпоредба, нито от която и да е друга разпоредба на този регламент следва, че държавите членки са длъжни да търсят пълна отговорност от посочените предприятия за такива нарушения. Следователно от член 10, параграф 3 от Регламент № 561/2006 не би могло да се заключи, че този регламент не допуска дадена държава членка да позволява на компетентните органи да налагат санкции на водачите, извършили нарушения на разпоредбите му.

- 38 На трето място, във връзка със съображение 17 от Регламент № 561/2006 е достатъчно да се констатира, от една страна, че макар този регламент действително да е насочен по-специално към подобряване на условията на труд на работещите в сектора на автомобилния транспорт (вж. в този смисъл решения от 3 октомври 2013 г., *Lundberg*, C-317/12, EU:C:2013:631, т. 31 и от 13 март 2014 г., *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, т. 29), няма основание да се смята, че законодателят на Съюза е имал намерение да освободи водачите от всякаква отговорност за извършените от тях нарушения, по-конкретно когато те са извършени изключително при изпълнение на служебните им задължения.
- 39 От друга страна, важно е да се отбележи, че с Регламент № 561/2006 се преследва и целта за подобряване на общата безопасност по пътищата. Следователно и двете цели на този регламент, а именно подобряване на условията на труд и на безопасността по пътищата, са отразени в задължението в използваните за автомобилен транспорт превозни средства по принцип да се поставя официално одобрен контролен уред, с който да се проверява дали водачите спазват периодите на управление и на почивка. Ако обаче посоченият регламент се тълкува в смисъл, че не допуска на водачите да се налагат санкции при неизпълнение от тяхна страна на предвидените за тях в регламента задължения, би било възпрепятствано постигането по-специално на целта за подобряване на общата безопасност по пътищата.
- 40 Освен това в решения от 9 февруари 2012 г., *Urbán* (C-210/10, EU:C:2012:64), от 3 октомври 2013 г., *Lundberg* (C-317/12, EU:C:2013:631) и от 13 март 2014 г., *A. Karuse* (C-222/12, EU:C:2014:142) Съдът вече имплицитно е признал възможността държавите членки да налагат такива санкции на водачите.
- 41 Видно от всички изложени по-горе съображения, на втория въпрос следва да се отговори, че Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба, съгласно която водачът, извършил нарушения на този регламент, носи отговорност за последните вместо или наред с транспортното предприятие, което го е наело.

По първия и третия въпрос

- 42 Предвид отговора на втория въпрос не следва да се дава отговор на първия и третия въпрос.

По съдебните разноски

- 43 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (шести състав) реши:

Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба, съгласно която водачът, извършил нарушения на този регламент, носи отговорност за последните вместо или наред с транспортното предприятие, което го е наело.

Подписи