



## Сборник съдебна практика

Дело C-287/14

Юроспийд ООД  
срещу  
Szegedi Törvényszék

(Преюдициално запитване, отправено от Gyulai törvényszék)

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

Резюме — Решение на Съда (шести състав) от 9 юни 2016 г.

*Транспорт — Автомобилен транспорт — Социални разпоредби — Регламент № 561/2006 — Национална правна уредба, съгласно която водачът носи отговорност за нарушенията на този регламент вместо или наред с транспортното предприятие, което го е наело — Допустимост*

*(Регламент № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета)*

Регламент № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти № 3821/85 и № 2135/98 и за отмяна на Регламент № 3820/85 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.

Всъщност, на първо място, 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. 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. Освен това член 19, параграф 2, първо изречение от този регламент предвижда, че възможността за налагане на санкции за предвидените в регламента нарушения съществува и за нарушенията, извършени извън територията на съответната държава членка.

На второ място, същите изводи следват и от член 10, параграф 3 от посочения регламент.

На последно място, макар Регламент № 561/2006 действително да е насочен по-специално към подобряване на условията на труд на работещите в сектора на автомобилния транспорт, няма основание да се смята, от една страна, 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. От друга страна, и двете цели на посочения 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 този 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.

(вж. т. 31—33, 37—39 и 41 и диспозитива)