



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

9. června 2016\*

„Řízení o předběžné otázce — Silniční doprava — Nařízení (ES) č. 561/2006 — Odpovědnost řidiče za porušení povinnosti používat tachograf“

Ve věci C-287/14,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Gyulai törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko) ze dne 4. června 2014, došlým Soudnímu dvoru dne 11. června 2014, v řízení

**Eurospeed Ltd**

proti

**Szegedi Törvényszék,**

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení E. Levits, vykonávající funkci předsedy šestého senátu, M. Berger (zpravodajka) a S. Rodin, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Eurospeed Ltd D. Irinkov, ügyvéd,
- za maďarskou vládu Z. Fehérem, G. Szimou a M. Bórou, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Galluzzo, avvocato dello Stato,
- za Evropskou komisi L. Havasem a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

\* Jednací jazyk: maďarština.

## Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu zásady odpovědnosti členských států za škody způsobené jednotlivcům z důvodu porušení práva Evropské unie, jakož i čl. 10 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Eurospeed Ltd a Szegedi törvényszék (soud v Segedínu, Maďarsko) ohledně náhrady za škodlivé důsledky pokuty uložené tímto soudem třem zaměstnancům společnosti Eurospeed, jejichž práva přešla na tuto společnost, k potrestání porušení povinností vyplývajících z nařízení č. 561/2006.

### Právní rámec

#### *Unijní právo*

- 3 Body 17, 27 a 31 odůvodnění nařízení č. 561/2006 zní takto:

„(17) Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Činí tak hlavně ustanoveními, která se týkají maximální doby řízení denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech, ustanovením, které zavazuje řidiče, aby si vybíral běžné týdenní doby odpočinku alespoň jednou během dvou po sobě následujících týdnů, a ustanoveními, která stanoví, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušovaná doba devíti hodin. Vzhledem k tomu, že tato ustanovení zaručují přiměřený odpočinek, a při zohlednění zkušeností s praktickým prosazováním v posledních letech není nadále nutným systémem náhrad za zkrácené denní doby odpočinku.

[...]

(27) V zájmu jasného a účinného prosazování je žádoucí zajistit jednotná ustanovení o odpovědnosti dopravců a řidičů za porušení tohoto nařízení. Tato odpovědnost může mít v jednotlivých členských státech podobu trestů nebo občanskoprávních nebo správních sankcí.

[...]

(31) Nařízení [Rady] (EHS) č. 3821/85 [ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 8)] by mělo být změněno, aby se vyjasnily některé zvláštní povinnosti dopravců a řidičů, podpořila právní jistota a usnadnilo prosazování omezení dob řízení a dob odpočinku pomocí silničních kontrol.“

- 4 Článek 9 odst. 2 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lůžku nebo lehátku.“

5 Článek 10 odst. 1, 2 a 3 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„1. Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.

2. Dopravce organizuje práci řidičů uvedených v odstavci 1 tak, aby mohli dodržet nařízení [č. 3821/85] a kapitolu II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení [č. 3821/85] a kapitoly II tohoto nařízení.

3. Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Aniž je dotčeno právo členských států považovat dopravce za plně odpovědné, mohou členské státy podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 dopravcem. Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.“

6 Článek 19 odst. 1 a 2 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení [č. 3821/85] a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení [č. 3821/85] může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi ve lhůtě stanovené v čl. 29 druhém pododstavci. Komise o tom uvědomí členské státy.

2. Členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Odchylně, bylo-li zjištěno porušení,

— ke kterému nedošlo na území dotyčného členského státu a

— kterého se dopustil dopravce, jenž je usazen v jiném členském státě nebo třetí zemi, či řidič, jehož pracoviště se nachází v jiném členském státě nebo třetí zemi:

může členský stát do 1. ledna 2009 místo uložení sankcí oznámit okolnosti porušení příslušnému úřadu v členském státě nebo třetí zemi, ve které je dopravce usazen nebo řidič má pracoviště.“

7 Článek 22 odst. 3 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Členské státy zasílají pravidelně významné informace o výkladu a uplatňování tohoto nařízení Komisi, která je zpřístupní v elektronické podobě ostatním členským státům.“

8 Článek 15 odst. 7 nařízení č. 3821/85, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1) (dále jen „nařízení č. 3821/85 ve znění změn“) stanoví:

„a) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- i) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 15 dnech,
- ii) kartu řidiče, má-li ji, a

iii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení [č. 561/2006].

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný den a předchozích 28 dnů.

b) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

i) kartu řidiče, jejímž je držitelem,

ii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení [č. 561/2006], a

iii) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během nichž řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodě ii) běžný den a předchozích 28 dnů.

c) Pověřený kontrolor může zkontrolovat dodržování nařízení [č. 561/2006] analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných údajů, které byly zaznamenány záznamovým zařízením nebo kartou řidiče, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení, například čl. 16 odst. 2 a 3.“

#### *Maďarské právo*

9 Článek 20 közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (zákon č. I z roku 1988 o provozu na pozemních komunikacích, dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“) stanoví:

„(1) Pokuta se uloží každé osobě porušující ustanovení podle tohoto zákona, jakož i zvláštní právní normy a právní akty Společenství upravující

[...]

d) použití záznamového zařízení a kotouče tachografu v oblasti silniční dopravy, jakož i karet nezbytných pro digitální tachografy,

[...]

(2) Řízení o uložení pokuty mohou vést (v závislosti na kontrolní pravomoci, jak je vymezena v odstavci 11): příslušný orgán na úseku dopravy, policie, celní orgány, orgány ochrany proti katastrofám, orgány v oblasti zaměstnanosti a orgány pověřené dohledem nad veřejným prostorem.

(3) Ustanovení zvláštní právní normy upravující kontrolní činnost orgánu příslušného k vedení řízení se použijí na řízení o uložení pokuty stanovené v odstavci 2, nestanoví-li tento článek jinak.

(4) Každé osobě – s výjimkou nájemce nebo řidiče soukromého vozidla pronajatého od správce vozového parku ve smyslu zákona o registrační dani, pokud byla registrační daň z vozidla uhrazena a řidič soukromého vozidla to prokáže dokladem vystaveným celním orgánem – která poruší ustanovení odst. 1 písm. a) až j) a l), může být uložena pokuta ve výši 10 000 až 800 000 [maďarských] forintů [(HUF)] a v případě uvedeném pod písm. k) ve výši 10 000 až 300 000 [HUF]. Zvláštní právní norma stanoví maximální výši pokut, které se uloží v případě porušení jednotlivých ustanovení, jakož i pokuty, kterou lze uložit v témže řízení za několik protiprávních aktů či opomenutí. Žádná pokuta se neuloží, pokud od protiprávního aktu uplynuly dva roky (promlčení).

(5) Osoba odpovědná za porušení výše uvedených ustanovení je povinna zaplatit pokutu. Když lze konstatovat odpovědnost několika osob, jsou povinny uhradit vyšší pokuty stanovené ve zvláštní právní normě poměrně v závislosti na jejich příslušném dílu odpovědnosti za protiprávní jednání. Pokud nelze určit jejich díl odpovědnosti, povinnost uhradit pokutu se jim uloží rovným dílem. Povinnost zaplatit pokutu není dána v případě naléhavého důvodu, jenž nezávisí na osobě uskutečňující silniční dopravu, který tato osoba nepředpokládala ani nemohla rozumně předpokládat.

[...]“

10 V článku 48 odst. 3 písm. a) bodě 15 zákona o provozu na pozemních komunikacích zákonodárce vládu zmocnil, aby vládním nařízením stanovila zejména „vyšší pokut, které mohou být uloženy za porušení ustanovení týkajících se silniční dopravy zboží, hromadné dopravy zboží a některých pravidel silničního provozu, jakož i obecných norem upravujících úkoly veřejné správy v souvislosti s ukládáním pokut.“

11 Článek 5 közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotalással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (vládní nařízení č. 156/2009 o výši pokut, které mohou být uloženy za porušení některých ustanovení o silniční přepravě zboží a osob a o provozu na pozemních komunikacích, jakož i o povinnostech veřejnoprávního orgánu týkajících se uložení pokuty) ze dne 29. července 2009 (dále jen „vládní nařízení č. 156/2009“) stanoví následující:

„Podle čl. 20 odst. 1 písm. d) zákona [o provozu na pozemních komunikacích] musí být výše pokuty, která byla uložena v souladu s přílohou 4 téhož nařízení – nestanoví-li legislativní či správní předpis jinak – uhrazena osobou, která porušila ustanovení týkající se záznamového zařízení či kotouče tachografu, jakož i jejich použití, uvedené:

[...]

e) v nařízení [č. 3821/85].

[...]“

12 Podle předkládajícího soudu body I2 a I3 přílohy 4 vládního nařízení č. 156/2009 zní takto:

„I2: Pokutovatelné jednání: řidič nemůže předložit údaje zaregistrované na kotouči nebo kartě řidiče za den, v němž je provedena kontrola. Výše pokuty: 400 000 [HUF]. Osoba povinná uhradit pokutu: řidič.“

I3: Pokutovatelné jednání: řidič nemůže předložit údaje zaregistrované na kotouči za předchozích dvacet osm dnů. Výše pokuty: 400 000 [HUF]. Osoba povinná uhradit pokutu: řidič; dopravce.“

13 Článek 340 odst. 1 Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (zákon č. III z roku 1952, jímž se stanoví občanský soudní řád, dále jen: občanský soudní řád) uvádí:

„S výjimkou stanovenou v odstavci 2 nelze proti rozsudku podat odvolání.“

14 Článek 340/A odst. 2 uvedeného řádu stanoví:

„Kasační opravný prostředek nelze podat [...]

[...]

b) ve věcech týkajících se uložení pokuty [...], pokud je povinnost úhrady uložena ve správní věci nebo v rozhodnutí o uložení pokuty nebo pokud výše náhrady škody nepřesahuje 1 milion [HUF].“

## Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 15 Společnost Eurospeed je dopravcem zaregistrovaným v Bulharsku. Jako řidiče zaměstnává bulharské státní příslušníky Ivajla Todorova Diševa, Dejana Todorova Diševa a Stojana Dimova.
- 16 Při cestě z České republiky do Bulharska byla těžká nákladní vozidla registrovaná v České republice a řízená osobami uvedenými v bodě 15 tohoto rozsudku podrobena kontrole na hranici mezi Maďarskem a Rumunskem zástupci Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (okresní ředitelství cel a financí v Csongrádu, Maďarsko).
- 17 Ivajlo Todorov Dišev a Dijan Todorov Dišev při kontrole nebyli schopni předložit kotouč tachografu ani ruční zápis zaznamenávající jejich činnost v průběhu předchozích dvaceti osmi dní.
- 18 Za těchto podmínek okresní ředitelství cel a financí v Csongrádu mělo za to, že tito dva řidiči porušili čl. 15 odst. 7 nařízení č. 3821/85, jakož i čl. 9 odst. 2 nařízení č. 561/2006 a uložilo každému z nich pokutu 400 000 HUF (přibližně 1 280 eur).
- 19 Pokud jde o S. Dimova, jenž nedokázal předložit platný dokument k prokázání povahy činnosti, kterou vykonával před 12. dubnem 2013, tedy datem, k němuž byl přijat společností Eurospeed jako řidič, toto ředitelství mělo za to, že dotčený porušil ustanovení čl. 15 odst. 7 nařízení č. 3821/85 ve znění změn a uložilo mu pokutu 400 000 HUF (přibližně 1 280 eur).
- 20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (hlavní krajské ředitelství cel a financí, patřící pod Celostátní daňovou a celní správu, Maďarsko) rozhodnutími ze dne 30. května, 31. května a 3. června 2013 potvrdilo rozhodnutí okresního ředitelství cel a financí v Csongrádu.
- 21 Žaloba podaná proti těmto rozhodnutím řidiči dotčenými v původním řízení byla zamítnuta Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (správní a pracovní soud v Segedínu, Maďarsko). Tento soud zejména odmítl argument, podle něhož měly být pokuty uloženy společnosti Eurospeed, a nikoli řidičům.
- 22 Na základě článků 340 a 340/A občanského soudního řádu nebylo možno proti rozsudku Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (správní a pracovní soud v Segedínu) podat odvolání ani kasační opravný prostředek.
- 23 Společnost Eurospeed, jež zaplatila pokuty uložené jejím zaměstnancům, podala žalobu k Gyulai törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko) a domáhala se náhrady za škodlivé důsledky porušení unijního práva ze strany Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (správní a pracovní soud v Segedínu), úhrady částky 1 248 000 HUF (přibližně 3992 eur) odpovídající výši pokut a soudnímu poplatku, jakož i úroků z prodlení souvisejících s touto částkou.
- 24 Společnost Eurospeed v tomto ohledu především uplatňuje, že Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (správní a pracovní soud v Segedínu) porušil čl. 10 odst. 3 nařízení č. 561/2006 tím, že zamítl žalobu podanou jejími zaměstnanci, jelikož pokuty neměly být uloženy jim, nýbrž této společnosti samé. Na podporu tohoto žalobního důvodu se společnost Eurospeed dovolává několika vnitrostátních rozhodnutí, z nichž má vyplývat, že v této skutkové situaci musí být pokuta uložena nikoli řidiči, ale dopravci, jenž ho zaměstnává. Pokuta by měla být řidiči uložena jen v případě, že je dopravce zproštěn své odpovědnosti.
- 25 Szegedi törvényszék (soud v Segedínu), jehož organizační složkou je Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (správní a pracovní soud v Segedínu), zamítl žalobu s tím, že s přihlédnutím k judikatuře Kúria (Nejvyšší soud, Maďarsko) lze pokutu legálně uložit řidiči vozidla. V každém případě má za to, že nedošlo k dostatečně významnému a zjevnému porušení právní normy.

- 26 Předkládající soud zejména uvádí, že v případě, že by čl. 10 odst. 3 nařízení č. 561/2006 bylo třeba vykládat tak, že brání tomu, aby sankce stanovené členskými státy k potrestání porušení povinností vyplývajících z tohoto nařízení mohly být uloženy, ať výlučně či nikoli, řidiči vozidla, bylo by možné vnitrostátní právní úpravu dotčenou v projednávané věci považovat za neslučitelnou s unijním právem. Mohla by tudíž případně vzniknout odpovědnost státu za porušení tohoto práva.
- 27 Za těchto podmínek se Gyulai törvényszék (soud v Gyule) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Vylučuje skutečnost, že členský stát nese povinnost nahradit škodu vyplývající z porušení unijního práva, aby vůči orgánu členského státu, který se skutečně dopustil dotčeného porušení, byla při posuzování žaloby na náhradu škody podané na takovém základě uplatněna pravidla upravující takovou odpovědnost?
- 2) V případě záporné odpovědi na první otázku, vylučuje čl. 10 odst. 3 nařízení č. 561/2006, aby členský stát přijal vnitrostátní právní předpisy, v nichž lze v případě porušení povinností stanovených v uvedeném nařízení uložit sankce řidiči, který se skutečně dopustil dotčeného porušení, a to vedle nebo namísto dopravce?
- 3) V případě kladné odpovědi na druhou otázku, je možno na rozhodnutí vnitrostátního soudu rozhodujícího ve správních věcech, které se namísto na čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006 zakládá na vnitrostátní právní úpravě, jež je v rozporu s tímto ustanovením, nahlížet tak, že zjevně porušuje unijní právo?“

### **K předběžným otázkám**

#### *Ke druhé otázce*

- 28 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je předně, zda je nařízení č. 561/2006 a zejména jeho čl. 10 odst. 3 třeba vykládat v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která namísto dopravce, jenž zaměstnává řidiče, nebo vedle něho, ukládá řidiči odpovědnost za porušení tohoto nařízení, jichž se dopustil sám tento řidič.
- 29 Z předkládacího rozhodnutí plyne, že společnost Eurospeed a předkládající soud vykládají čl. 10 odst. 3 nařízení č. 561/2006 tak, že brání uplatnění sankcí na řidiče k potrestání porušení tohoto nařízení, jichž se tento řidič dopustil.
- 30 Takový výklad přitom nelze přijmout.
- 31 Zaprvé je třeba připomenout, že čl. 19 odst. 2 uvedeného nařízení stanoví, že členský stát oprávněné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení téhož nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce.
- 32 Ze znění tohoto ustanovení tudíž jasně vyplývá, že nařízení č. 561/2006 podřizuje jak dopravce, tak řidiče určitým povinnostem, a stanoví odpovědnost dopravce i řidiče za porušení jejich příslušných povinností.
- 33 V tomto ohledu nelze na rozdíl od toho, co navrhuje předkládající soud, tvrdit, že čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 se vztahuje výlučně na případ, kdy k porušení došlo na území jiného členského státu. Vzhledem k tomu, že čl. 19 odst. 2 první věta tohoto nařízení výslovně stanoví, že možnost příslušných orgánů členského státu ukládat sankce dopravci nebo řidiči za porušení téhož nařízení existuje, „i když k [tomuto] porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země“,

znamená to *a contrario*, že členský stát je v každém případě oprávněn uložit sankci buď dopravci, nebo řidiči, anebo dopravci i řidiči, za porušení, k němuž došlo na jeho území. Na rozdíl od výkladu poskytnutého předkládajícím soudem nelze skutečnost, že uvedené ustanovení rozšiřuje možnost uložit sankce za porušení nařízení č. 561/2006, k nimž došlo mimo území dotyčného členského státu, vykládat tak, že omezuje rozsah porušení, za která lze ukládat sankce, na porušení, k nimž došlo na území jiného státu.

- 34 Tento výklad je podpořen zejména bodem 27 odůvodnění nařízení č. 561/2006, podle něhož je v zájmu jasného a účinného prosazování žádoucí zajistit jednotná ustanovení o odpovědnosti dopravců a řidičů za porušení tohoto nařízení, přičemž tato odpovědnost může mít v jednotlivých členských státech podobu trestů nebo občanskoprávních nebo správních sankcí. Ze znění tohoto bodu odůvodnění jednoznačně vyplývá, že členské státy jsou oprávněny stanovit režim odpovědnosti řidičů za porušení uvedeného nařízení a že mají prostor pro uvážení, pokud jde o povahu uložitelných sankcí.
- 35 Stejně tak podle bodu 31 odůvodnění nařízení č. 561/2006 by nařízení č. 3821/85 mělo být změněno, aby se vyjasnily některé zvláštní povinnosti dopravců a řidičů, podpořila právní jistota a usnadnilo prosazování omezení dob řízení a dob odpočinku pomocí silničních kontrol. Ze znění tohoto bodu odůvodnění vyplývá, že nařízení č. 561/2006, které mimoto mění nařízení č. 3821/85, se týká zejména řidičů, pokud jde o povinnosti, které musí na základě tohoto posledního nařízení dodržovat. Vzhledem k tomu, že členské státy jsou povinny podle čl. 19 odst. 1 nařízení č. 561/2006 stanovit sankce za porušení tohoto nařízení tak, aby byly účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační, a dále vzhledem k tomu, že uvedené nařízení nevyklučuje odpovědnost řidičů, vyplývá z toho, že členské státy mohou zavést ustanovení umožňující ukládat sankce řidičům, ať již výlučně či nikoli.
- 36 Kromě toho je třeba podotknout, že článek 15 nařízení č. 3821/85 ve znění změn stanoví povinnosti, které jsou ukládány pouze řidičům a které tito musí dodržovat, aby na jejich straně nevznikla odpovědnost.
- 37 Zadruhé, pokud jde o čl. 10 odst. 3 nařízení č. 561/2006, na nějž poukazuje předkládající soud, je třeba konstatovat, že toto ustanovení, které stanoví zvláštní pravidla v oblasti odpovědnosti dopravců, nelze vykládat odděleně, ale musí být vykládáno ve spojení s ustanoveními čl. 10 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, které dopravcům ukládají povinnosti týkající se odměňování řidičů a jejich organizace práce. Kromě toho, ačkoli mají členské státy v souladu s čl. 10 odst. 3 druhým pododstavcem první větou nařízení č. 561/2006 právo přičítat plnou odpovědnost za porušení, jichž se dopustí řidiči, dopravcům, nevyplývá z tohoto ustanovení ani z žádného jiného ustanovení tohoto nařízení, že by členské státy byly povinny přičítat těmto dopravcům za tato porušení plnou odpovědnost. Z článku 10 odst. 3 uvedeného nařízení tudíž nelze dovodit, že toto nařízení brání tomu, aby členský stát oprávnil příslušné orgány, aby uložily sankce řidičům, kteří se dopustí porušení téhož nařízení.
- 38 Zatřetí, pokud jde o bod 17 odůvodnění nařízení č. 561/2006, stačí na konstatovat, že ačkoli je pravda, že cílem tohoto nařízení je zejména zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců odvětví silniční dopravy (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 3. října 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, bod 31, a ze dne 13. března 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, bod 29), nic nenasvědčuje tomu, že unijní zákonodárce zamýšlel zprostit řidiče veškeré odpovědnosti za porušení, jichž se dopustí, zejména jestliže výlučně souvisejí s výkonem jejich funkce.
- 39 Dále je třeba uvést, že nařízení č. 561/2006 rovněž sleduje cíl celkového zlepšení bezpečnosti provozu. Oba cíle tohoto nařízení – a sice zlepšení pracovních podmínek a zlepšení bezpečnosti provozu – se tedy v zásadě projevují povinností vybavit vozidla určená k silniční dopravě schváleným záznamovým zařízením umožňujícím kontrolovat dodržování dob jízdy a dob odpočinku řidičů. Přitom výklad uvedeného nařízení v tomto smyslu, který by bránil možnosti uložit řidičům sankce jako trest za porušení povinností, které pro ně vyplývají z téhož nařízení, by byl především na překážku dosažení cíle celkového zlepšení bezpečnosti provozu.



- 40 Soudní dvůr již v rozsudcích ze dne 9. února 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), ze dne 3. října 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), a ze dne 13. března 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142) implicitně připustil možnost, aby členské státy takovou sankci řidičům ukládaly.
- 41 Z výše uvedeného vyplývá, že na druhou otázku je třeba odpovědět, že nařízení č. 561/2006 musí být vykládáno v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která namísto dopravce, jenž zaměstnává řidiče, nebo vedle něho, stanoví odpovědnost řidiče za porušení tohoto nařízení, jichž se dopustil sám tento řidič.

*K první a třetí otázce*

- 42 S ohledem na odpověď podanou na druhou otázku není na první a třetí otázku třeba odpovídat.

**K nákladům řízení**

- 43 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (šestý senát) rozhodl takto:

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 musí být vykládáno v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která namísto dopravce, jenž zaměstnává řidiče, nebo vedle něho, stanoví odpovědnost řidiče za porušení tohoto nařízení, jichž se dopustil sám tento řidič.**

Podpisy.