



## Sbírka soudních rozhodnutí

Věc C-287/14

**Eurospeed Ltd**  
v.  
**Szegedi Törvényszék**

(žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Gyulai törvényszék)

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

Shrnutí – rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 9. června 2016

*Doprava — Silniční doprava — Sociální právní předpisy — Nařízení č. 561/2006 — Vnitrostátní právní úprava, která namísto dopravce, jenž zaměstnává řidiče, nebo vedle něho, stanoví odpovědnost řidiče v případě porušení tohoto nařízení — Příпустnost*

*(Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006)*

Nařízení č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení č. 3821/85 a č. 2135/98 a o zrušení nařízení 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 tento řidič.

Zaprvé čl. 19 odst. 2 uvedeného nařízení stanoví, že členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení téhož nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce. 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 příslušných povinností. Kromě toho v souladu s čl. 19 odst. 2 první větou tohoto nařízení je tato možnost ukládat sankce za porušení tohoto nařízení rozšířena na porušení, k nimž došlo mimo území dotyčného členského státu.

Zadruhé stejné závěry vyplývají z čl. 10 odst. 3 uvedeného nařízení.

Konečně, ačkoli je pravda, že cílem nařízení č. 561/2006 je zejména zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců odvětví silniční dopravy, nic nenasvědčuje tomu, že unijní zákonodárce zamýšlel zprostit řidiče veškeré odpovědnosti za porušení, jichž se dopustí, zejména jestliže výlučně souvisejí s plněním jejich úkolů. Dále oba cíle uvedeného 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 vykládat toto nařízení tak, že brání možnosti uložit řidičům sankce jako trest za porušení povinností, které pro ně vyplývají na základě uvedeného nařízení, by bylo především na překážku dosažení cíle celkového zlepšení bezpečnosti provozu.

(viz body 31–33, 37–39, 41 a výrok)