



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 9ης Ιουνίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Οδικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 — Ευθύνη του οδηγού για παραβάσεις της υποχρέωσης χρήσεως ταχογράφου»

Στην υπόθεση C-287/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Gyulai törvényszék (δικαστήριο της Gyula, Ουγγαρία) με απόφαση της 4ης Ιουνίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιουνίου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

Eurospeed Ltd

κατά

Szegedi Törvényszék,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Levits, προεδρεύοντα του έκτου τμήματος, M. Berger (εισηγήτρια) και S. Rodin, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Eurospeed Ltd, εκπροσωπούμενη από τον D. Irinkon, ügyvéd,
- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Z. Fehér, G. Szima και M. Bóra,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Galluzzo, avvocato dello Stato,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον L. Havas και την J. Hottiaux,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της αρχής της ευθύνης των κρατών μελών για ζημιές που προκαλούνται στους ιδιώτες λόγω παραβιάσεως του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και του άρθρου 10, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Eurospeed Ltd και του Szegedi tönényszék (δικαστηρίου του Szeged, Ουγγαρία) όσον αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν συνεπεία προστίμου επιβληθέντος από το τελευταίο σε τρεις υπαλλήλους της Eurospeed, στα δικαιώματα των οποίων έχει υποκατασταθεί η εν λόγω εταιρία, ως κύρωση για παραβάσεις των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό 561/2006.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 17, 27 και 31 του κανονισμού 561/2006 έχουν ως εξής:
 - «(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. Δεδομένου ότι αυτές οι διατάξεις εξασφαλίζουν επαρκή ανάπαυση και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εμπειρία από τις πρακτικές επιβολής των τελευταίων ετών, δεν απαιτείται πλέον σύστημα αντιστάθμισης για μειωμένες περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης.
 - [...]
 - (27) Χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοίομορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, στα κράτη μέλη.
 - [...]
 - (31) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85 [του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8),] θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διευκρινισθούν οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών, καθώς και για να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου και να διευκολύνεται η επιβολή των ορίων του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης κατά τους καθ' οδόν ελέγχους.»

- 4 Το άρθρο 9, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 προβλέπει τα εξής:

Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή για να επιστρέψει από τον τόπο αυτόν, και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, δεν υπολογίζεται ως ανάπαυση ή ως διάλειμμα, εκτός εάν ο οδηγός βρίσκεται σε πορθμείο ή τρένο και έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.»

- 5 Το άρθρο 10, παράγραφοι 1, 2 και 3, του κανονισμού 561/2006 ορίζει:

«1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις ή/και με τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιες φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή/και να ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.

2. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να συμμορφώνονται με τον κανονισμό [3821/85] καθώς και με το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού. Η επιχείρηση μεταφορών δίδει κατάλληλες οδηγίες στον οδηγό και διενεργεί τακτικούς ελέγχους προκειμένου να διασφαλίζει την τήρηση του κανονισμού [3821/85] καθώς και του κεφαλαίου II του παρόντος κανονισμού.

3. Η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς της επιχείρησης, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεωρούν εξ ολοκλήρου υπεύθυνες τις επιχειρήσεις, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαρτούν την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους της επιχείρησης, των παραγράφων 1 και 2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξετάζουν οποιοδήποτε στοιχείο που ενδέχεται να αποδεικνύει ότι η επιχείρηση μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για τη διαπραχθείσα παράβαση.»

- 6 Κατά το άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 561/2006:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού [3821/85] και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού [3821/85] δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.

2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

- η οποία δεν διεπράχθη στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, και
- η οποία διεπράχθη από επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχόλησης είναι σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα,

ένα κράτος μέλος δύναται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009, αντί να επιβάλει κύρωση, να κοινοποιεί τα στοιχεία της παράβασης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου έχει τον τόπο απασχόλησής του ο οδηγός.»

7 Κατά το άρθρο 22, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006:

«Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τακτικά στην Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο του παρόντος κανονισμού· η Επιτροπή καθιστά τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες σε ηλεκτρονική μορφή στα άλλα κράτη μέλη.»

8 Το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006 (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1) (στο εξής: τροποποιημένος κανονισμός 3821/85), ορίζει:

«α) Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

- i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 15 ημέρες·
- ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και
- iii) κάθε χειρόγραφο καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό [561/2006].

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι των σημείων i) και iii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

β) όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I B, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

- i) την κάρτα οδηγού της οποίας είναι κάτοχος·
- ii) κάθε χειρόγραφο καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό [561/2006]· και
- iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον κατά τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι του σημείου ii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

γ) ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό [561/2006] αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οιοδήποτε συνοδευτικό έγγραφο που αποδεικνύει τη μη τήρηση μιας εκ των διατάξεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.»

Το ουγγρικό δίκαιο

9 Το άρθρο 20 του közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (νόμου I του 1988, περί οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: νόμος περί οδικής κυκλοφορίας) ορίζει:

«(1) Επιβάλλεται πρόστιμο σε κάθε πρόσωπο το οποίο παραβαίνει τις διατάξεις που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, καθώς και από ειδικούς κανόνες δικαίου και από πράξεις του κοινοτικού δικαίου, σχετικώς με

[...]

d) τη χρήση της συσκευής ελέγχου και του δίσκου ταχογράφου στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και των καρτών εγγραφής που είναι αναγκαίες για τους ψηφιακούς ταχογράφους,

[...]

(2) Επιτρέπεται στις ακόλουθες αρχές να διεκπεραιώνουν τη διαδικασία σχετικά με την επιβολή προστίμου (ανάλογα με την αρμοδιότητα ελέγχου που έχουν, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 11): στην αρχή που είναι επιφορτισμένη με τις μεταφορές, στην αστυνομία, στην τελωνειακή αρχή, στην αρχή που είναι επιφορτισμένη με την προστασία από φυσικές καταστροφές, στην αρχή που είναι επιφορτισμένη με την απασχόληση και στην αρχή που είναι επιφορτισμένη με την επιτήρηση δημόσιων χώρων.

(3) Οι διατάξεις που προβλέπει ο ειδικός κανόνας δικαίου ο οποίος διέπει τη δραστηριότητα ελέγχου την οποία ασκεί η επιφορτισμένη με τη διεκπεραίωση της διαδικασίας αρχή είναι εφαρμοστέες επί της διαδικασίας σχετικά με την επιβολή προστίμου περί της οποίας γίνεται λόγος στην παράγραφο 2, εκτός αν προβλέπεται άλλως στο παρόν άρθρο.

(4) Κάθε πρόσωπο —εξαιρουμένων του μισθωτή ή του οδηγού επιβατηγού οχήματος που έχει εκμισθωθεί από διαχειριστή στόλου αυτοκινήτων κατά την έννοια του νόμου σχετικά με το τέλος ταξινομήσεως, εφόσον έχει καταβληθεί το σχετικό με το συγκεκριμένο όχημα τέλος ταξινομήσεως και εφόσον ο οδηγός του επιβατηγού οχήματος αποδείξει τούτο προσκομίζοντας βεβαίωση εκδοθείσα από την τελωνειακή αρχή— το οποίο παραβαίνει διάταξη της παραγράφου 1, στοιχεία α) έως j), και l), [του παρόντος νόμου] μπορεί να επιβαρυνθεί με πρόστιμο ύψους από 10 000 έως 800 000 [ουγγρικά] φιορίνια [(HUF)] και, στην περίπτωση που μνημονεύεται υπό στοιχείο k), με πρόστιμο ύψους από 10 000 έως 300 000 [HUF]. Ειδικός κανόνας δικαίου καθορίζει το μέγιστο ποσό των προς επιβολή προστίμων σε περίπτωση παραβάσεως των διαφόρων διατάξεων, καθώς και του προστίμου που μπορεί να επιβάλλεται, στο πλαίσιο της ίδιας διαδικασίας, για περισσότερες παραβάσεις ή παραλείψεις που ενέχουν παραβατικό χαρακτήρα. Κανένα πρόστιμο δεν επιβάλλεται εφόσον έχουν παρέλθει δύο έτη από τη διάπραξη της παραβάσεως (παραγραφή)

(5) Το πρόσωπο που ευθύνεται για την παράβαση μιας από τις προαναφερθείσες διατάξεις υποχρεούται να καταβάλει το πρόστιμο. Όταν μπορεί να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη πλειόνων προσώπων, τα πρόσωπα αυτά υποχρεούνται να καταβάλουν το καθοριζόμενο με τον ειδικό κανόνα δικαίου ποσό του προστίμου το οποίο αναλογεί στο μερίδιο ευθύνης που φέρουν, αντιστοίχως, για την παράβαση. Αν το μερίδιο ευθύνης τους δεν μπορεί να προσδιορισθεί, η υποχρέωση καταβολής του προστίμου βαρύνει τα πρόσωπα αυτά σε ισομερή μερίδια. Δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί υποχρέωση καταβολής του προστίμου σε περίπτωση υπάρξεως επιτακτικού λόγου, ο οποίος δεν εξαρτάται από τη βούληση του προσώπου που διενεργεί την οδική μεταφορά και τον οποίο το πρόσωπο αυτό δεν προέβλεψε ούτε μπορούσε ευλόγως να προβλέψει.

[...]

10 Στο άρθρο 48, παράγραφος 3, στοιχείο a, σημείο 15, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, ο νομοθέτης παρέσχε εξουσιοδότηση στην κυβέρνηση για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, μεταξύ άλλων, «του ύψους των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων που αφορούν την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, τη μεταφορά εμπορευμάτων χύδην και ορισμένους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και για τον καθορισμό των γενικών κανόνων που διέπουν τα καθήκοντα της Διοικήσεως στο πλαίσιο της επιβολής προστίμων».

11 Το άρθρο 5 της közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (υπουργικής αποφάσεως 156/2009,

σχετικά με το ύψος των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν σε περίπτωση παραβάσεως ορισμένων διατάξεων που αφορούν την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων και την οδική κυκλοφορία, καθώς και τα καθήκοντα της δημόσιας αρχής σχετικά με την επιβολή προστίμου), της 29ης Ιουλίου 2009 (στο εξής: υπουργική απόφαση 156/2009), προβλέπει τα εξής:

«Όσον αφορά το άρθρο 20, παράγραφος 1, στοιχείο d, του νόμου [περί οδικής κυκλοφορίας], το ποσό του προστίμου που καθορίστηκε σύμφωνα με το παράρτημα 4 της ίδιας υπουργικής αποφάσεως πρέπει —εκτός αν υπάρχει αντίθετη νομοθετική ή κανονιστική διάταξη— να καταβάλλεται από το πρόσωπο που παραβαίνει διάταξη η οποία αφορά τη συσκευή ελέγχου και τον δίσκο ταχογράφου, καθώς και τη χρήση τους, και την οποία προβλέπει:

[...]

e) ο κανονισμός [3821/85].

[...]»

- 12 Κατά το αιτούν δικαστήριο, τα σημεία I2 και I3 του παραρτήματος 4 της υπουργικής αποφάσεως 156/2009 έχουν ως εξής:

I2: Πράξη κολαζόμενη με πρόστιμο: ο οδηγός δεν είναι σε θέση να παράσχει τα καταχωρισμένα στον δίσκο [ταχογράφου] ή στην κάρτα οδηγού πληροφοριακά στοιχεία για την τρέχουσα ημέρα. Ύψος του προστίμου: 400 000 [HUF]. Πρόσωπο που υποχρεούται να πληρώσει το πρόστιμο: ο οδηγός.

I3: Πράξη κολαζόμενη με πρόστιμο: ο οδηγός δεν είναι σε θέση να παράσχει τα καταχωρισμένα στον δίσκο [ταχογράφου] πληροφοριακά στοιχεία για τις προηγούμενες εικοσιοκτώ ημέρες. Ύψος του προστίμου: 400 000 [HUF]. Πρόσωπο που υποχρεούται να πληρώσει το πρόστιμο: ο οδηγός· ο μεταφορέας.»

- 13 Το άρθρο 340, παράγραφος 1, του Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (νόμου III του 1952, περί της θεσπίσεως κώδικα πολιτικής δικονομίας, στο εξής: κώδικας πολιτικής δικονομίας) προβλέπει τα εξής:

«Η απόφαση που εκδίδει το δικαστήριο δεν υπόκειται σε έφεση πλην των εξαιρέσεων που προβλέπει η παράγραφος 2.»

- 14 Κατά το άρθρο 340/A, παράγραφος 2, του εν λόγω κώδικα:

«Δεν υπάρχει δυνατότητα ασκήσεως αναιρέσεως [...]

[...]

b) στις υποθέσεις που αφορούν τον καθορισμό του προστίμου [...], οσάκις η υποχρέωση καταβολής στο πλαίσιο διοικητικής υποθέσεως ή αποφάσεως περί καθορισμού προστίμου, ή το ύψος της αποζημιώσεως, δεν υπερβαίνει το 1 εκατομμύριο [HUF].»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 15 Η Eurospeed είναι επιχείρηση μεταφορών καταχωρισμένη στη Βουλγαρία. Στην εν λόγω επιχείρηση απασχολούνται, ως οδηγοί, οι Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev και Stoyan Dimov, οι οποίοι είναι Βούλγαροι υπήκοοι.

- 16 Επ' ευκαιρία διαδρομής μεταξύ της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Βουλγαρίας, ορισμένα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Τσεχική Δημοκρατία και τα οποία οδηγούσαν τα πρόσωπα που μνημονεύονται στη σκέψη 15 της παρούσας αποφάσεως, υπέστησαν έλεγχο στα σύνορα μεταξύ της Ουγγαρίας και της Ρουμανίας εκ μέρους υπαλλήλων της Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (διαμερισματικής διεύθυνσεως τελωνειακού και φορολογικού ελέγχου της Csongrád, Ουγγαρία).
- 17 Οι I. Todorov Dishev και D. Todorov Dishev δεν ήταν σε θέση να επιδείξουν, κατά τον ως άνω έλεγχο, κάποιον δίσκο ταχογράφου ούτε κάποια χειρόγραφη καταγραφή σχετικά με τις δραστηριότητές τους κατά τη διάρκεια των προηγούμενων εικοσιοκτώ ημερών.
- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, η διαμερισματική διεύθυνση τελωνειακού και φορολογικού ελέγχου της Csongrád έκρινε ότι οι δύο αυτοί οδηγοί είχαν παραβεί το άρθρο 15, παράγραφος 7, του τροποποιημένου κανονισμού 3821/85 καθώς και το άρθρο 9, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006, και επέβαλε σε καθέναν από αυτούς διοικητικό πρόστιμο ύψους 400 000 HUF (περίπου 1 280 ευρώ).
- 19 Όσον αφορά τον S. Dimov, ο οποίος δεν ήταν σε θέση να επιδείξει κάποιο έγκυρο έγγραφο προς απόδειξη της φύσεως της δραστηριότητας που ασκούσε πριν από τις 12 Απριλίου 2013, ημερομηνία κατά την οποία είχε προσληφθεί από την Eurospeed ως οδηγός, η ως άνω ίδια διεύθυνση εκτίμησε ότι ο ενδιαφερόμενος είχε παραβεί τις διατάξεις του άρθρου 15, παράγραφος 7, του τροποποιημένου κανονισμού 3821/85 και του επέβαλε πρόστιμο ύψους 400 000 HUF (περίπου 1 280 ευρώ).
- 20 Η Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (ανώτατη περιφερειακή διεύθυνση τελωνειακού και φορολογικού ελέγχου, που υπάγεται στην Εθνική Διοικητική Αρχή Φορολογίας και Τελωνείων, Ουγγαρία), με αποφάσεις της 30ής Μαΐου, της 31ης Μαΐου και της 3ης Ιουνίου 2013, επικύρωσε τις αποφάσεις της διαμερισματικής διεύθυνσεως τελωνειακού και φορολογικού ελέγχου της Csongrád.
- 21 Η προσφυγή την οποία άσκησαν κατά των εν λόγω αποφάσεων οι ως άνω οδηγοί απορρίφθηκε από το Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (διοικητικό πρωτοδικείο και εργατοδικείο του Szeged, Ουγγαρία). Το δικαστήριο αυτό απέρριψε, ειδικότερα, το επιχείρημα ότι τα πρόστιμα έπρεπε να επιβληθούν στη Eurospeed και όχι στους οδηγούς.
- 22 Δυνάμει των άρθρων 340 και 340/A του κώδικα πολιτικής δικονομίας, η απόφαση του Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (διοικητικού πρωτοδικείου και εργατοδικείου του Szeged) δεν υπέκειτο ούτε σε έφεση ούτε σε αναίρεση.
- 23 Η Eurospeed, η οποία κατέβαλε τα επιβληθέντα στους υπαλλήλους της πρόστιμα, άσκησε αγωγή ενώπιον του Gyulai törvényszék (δικαστηρίου της Gyula, Ουγγαρία) και ζητεί, προς αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν συνεπεία παραβιάσεως του δικαίου της Ένωσης εκ μέρους του Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (διοικητικού πρωτοδικείου και εργατοδικείου του Szeged), την καταβολή ποσού ύψους 1 248 000 HUF (περίπου 3 992 ευρώ), που αντιστοιχεί στο ύψος των προστίμων και του τέλους ασκήσεως προσφυγής, καθώς και την καταβολή των σχετικών τόκων υπερημερίας.
- 24 Συναφώς, η Eurospeed προβάλλει, μεταξύ άλλων, ότι το Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (διοικητικό πρωτοδικείο και εργατοδικείο του Szeged) παρέβη το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 απορρίπτοντας την προσφυγή που είχαν ασκήσει οι υπάλληλοί της, εφόσον τα πρόστιμα έπρεπε να επιβληθούν όχι στους τελευταίους αυτούς υπαλλήλους, αλλά στην ίδια την ως άνω επιχείρηση. Προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής, η Eurospeed επικαλείται αρκετές εθνικές αποφάσεις από τις οποίες προκύπτει, κατά τη γνώμη της, ότι, σε μια τέτοια πραγματική κατάσταση,

το πρόστιμο πρέπει να επιβάλλεται όχι στον οδηγό, αλλά στην επιχείρηση μεταφορών όπου εργάζεται ο εν λόγω οδηγός. Κατά τη Eurospeed, το πρόστιμο επιβάλλεται στον οδηγό μόνο στην περίπτωση που η επιχείρηση μεταφορών απαλλάσσεται της ευθύνης της.

- 25 Το Szegedi törvényszék (δικαστήριο του Szeged), του οποίου το Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (διοικητικό πρωτοδικείο και εργατοδικείο του Szeged) αποτελεί οργανωτική μονάδα, ζητεί την απόρριψη της αγωγής εκτιμώντας ότι, υπό το πρίσμα της νομολογίας της Κύρια (Ανώτατο Δικαστήριο, Ουγγαρία), η δυνατότητα επιβολής προστίμου σε οδηγό οχήματος είναι σύμφωνη προς τον νόμο. Εν πάση περιπτώσει, υποστηρίζει ότι δεν υπήρξε επαρκώς κατάφωρη και πρόδηλη παράβαση κανόνα δικαίου.
- 26 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ιδίως ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση θα μπορούσε να θεωρηθεί ασύμβατη με το δίκαιο της Ένωσης, εάν το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι κυρώσεις οι οποίες προβλέπονται από τα κράτη μέλη προς τον σκοπό του κολασμού των παραβάσεων των κατά τον εν λόγω κανονισμό υποχρεώσεων δεν επιτρέπεται να επιβάλλονται, αποκλειστικώς ή όχι, στον οδηγό οχήματος. Επομένως, θα μπορούσε ενδεχομένως να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του Δημοσίου για παραβίαση του δικαίου της Ένωσης.
- 27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Gyulai törvényszék (δικαστήριο της Gyula) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Το γεγονός ότι κράτος μέλος ενέχεται σε αποζημίωση λόγω παραβίασεως του δικαίου της Ένωσης αποκλείει την εφαρμογή της νομοθεσίας περί αστικής ευθύνης κατά του οργάνου του δημοσίου το οποίο τέλεσε πράγματι την παράβαση κατά την εκδίκαση αγωγής αποζημιώσεως που ασκήθηκε στη βάση αυτή;
- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, αποκλείει το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 την έκδοση, από κράτος μέλος, ρυθμίσεως κατά την οποία, σε περίπτωση παραβάσεως των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο κανονισμός, η κύρωση μπορεί να επιβληθεί, πέραν ή αντί της μεταφορικής εταιρίας, στον οδηγό που τέλεσε πράγματι την επίμαχη παράβαση;
- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, πρέπει να θεωρηθεί ότι προσκρούει καταφανώς στο δίκαιο της Ένωσης απόφαση εθνικού διοικητικού δικαστηρίου, που δεν βασίστηκε στο άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006, αλλά στην αντιβαίνουσα προς αυτό εθνική ρύθμιση;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 28 Με το δεύτερο ερώτημά του, το οποίο πρέπει να εξεταστεί κατά πρώτον, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 561/2006, και ιδίως το άρθρο του 10, παράγραφος 3, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αντί ή πέραν της επιχειρήσεως μεταφορών στην οποία εργάζεται ο οδηγός, εκλαμβάνει τον οδηγό ως υπεύθυνο για τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού τις οποίες αυτός διέπραξε.
- 29 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η Eurospeed και το αιτούν δικαστήριο ερμηνεύουν το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 υπό την έννοια ότι αποκλείει την επιβολή κυρώσεων σε οδηγό συνεπεία παραβάσεων του εν λόγω κανονισμού τις οποίες αυτός διέπραξε.
- 30 Μια τέτοια ερμηνεία δεν μπορεί όμως να γίνει δεκτή.

- 31 Πρώτον, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του ίδιου κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση.
- 32 Κατά συνέπεια, από το γράμμα της διατάξεως αυτής προκύπτει σαφώς ότι ο κανονισμός 561/2006 επιβάλλει τόσο στις επιχειρήσεις μεταφορών όσο και στους οδηγούς συγκεκριμένες υποχρεώσεις και θεωρεί τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς ως υπευθύνους για τις παραβάσεις των αντιστοίχων υποχρεώσεών τους.
- 33 Συναφώς, αντιθέτως προς ό,τι διατείνεται το αιτούν δικαστήριο, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 αφορά μόνον την περίπτωση κατά την οποία η παράβαση διαπράττεται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους. Πράγματι, εφόσον το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ρητώς ότι η δυνατότητα των αρμοδίων αρχών κράτους μέλους να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του ίδιου κανονισμού υφίσταται «ακόμη και όταν [αυτή] η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας», τούτο συνεπάγεται εξ αντιδιαστολής ότι ένα κράτος μέλος δικαιούται, εν πάση περιπτώσει, να επιβάλει κύρωση είτε σε μια επιχείρηση, είτε σε έναν οδηγό, είτε σε αμφοτέρους, για παράβαση που έχει διαπραχθεί στην επικράτειά του. Αντιθέτως προς την ερμηνεία που υιοθέτησε το αιτούν δικαστήριο, το γεγονός ότι η εν λόγω διάταξη επεκτείνει τη δυνατότητα επιβολής κυρώσεων και επί των παραβάσεων του κανονισμού 561/2006 που διαπράττονται εκτός του εδάφους του οικείου κράτους μέλους δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι περιορίζει το πεδίο των παραβάσεων ως προς τις οποίες χωρούν κυρώσεις μόνο στις παραβάσεις που διαπράττονται στο έδαφος άλλου κράτους.
- 34 Την ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνει, ιδίως, η αιτιολογική σκέψη 27 του κανονισμού 561/2006, κατά την οποία, χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής των κανόνων, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του κανονισμού αυτού, η οποία ευθύνη είναι δυνατό να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, στα κράτη μέλη. Από το γράμμα της ως άνω αιτιολογικής σκέψεως προκύπτει απερίφραστα ότι τα κράτη μέλη έχουν την εξουσία να προβλέπουν καθεστώς ευθύνης των οδηγών για τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού και ότι διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά τη φύση των επιβαλλόμενων κυρώσεων.
- 35 Ομοίως, κατά την αιτιολογική σκέψη 31 του κανονισμού 561/2006, ο κανονισμός 3821/85 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διευκρινισθούν οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών, καθώς και για να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου και να διευκολύνεται η επιβολή των ορίων του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης κατά τους καθ' οδόν ελέγχους. Από το γράμμα της ως άνω αιτιολογικής σκέψεως προκύπτει ότι ο κανονισμός 561/2006, ο οποίος εξάλλου τροποποιεί τον κανονισμό 3821/85, αφορά, ειδικότερα, τους οδηγούς ως προς τις υποχρεώσεις που αυτοί υπέχουν από τον τελευταίο αυτό κανονισμό. Στον βαθμό που, αφενός, τα κράτη μέλη υποχρεούνται, κατ' εφαρμογή του άρθρου 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, να θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις του κανονισμού αυτού, κατά τρόπον ώστε οι κυρώσεις αυτές να είναι αποτελεσματικές, σύμφωνες προς την αρχή της αναλογικότητας, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις, και, αφετέρου, στον βαθμό που ο εν λόγω κανονισμός δεν αποκλείει την ευθύνη των οδηγών, εξ αυτών συνάγεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν διατάξεις που να καθιστούν δυνατή την επιβολή κυρώσεων στους οδηγούς, είτε αποκλειστικώς είτε όχι.
- 36 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι το άρθρο 15 του τροποποιημένου κανονισμού 3821/85 προβλέπει υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν μόνον οι οδηγοί και τις οποίες οφείλουν να τηρούν, διότι άλλως στοιχειοθετείται ευθύνη των ιδίων.

- 37 Δεύτερον, όσον αφορά το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006, το οποίο επικαλέστηκε το αιτούν δικαστήριο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η διάταξη αυτή, η οποία θεσπίζει ειδικούς κανόνες στον τομέα της ευθύνης των επιχειρήσεων μεταφορών, δεν μπορεί να ερμηνευείται μεμονωμένα, αλλά πρέπει να ερμηνευείται σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 10, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, οι οποίες επιβάλλουν στις εν λόγω επιχειρήσεις ορισμένες υποχρεώσεις σχετικά με τις αμοιβές των οδηγών και την οργάνωση της εργασίας των τελευταίων. Επιπλέον, καίτοι, σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 561/2006, τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να θεωρούν τις επιχειρήσεις μεταφορών ως εξ ολοκλήρου υπεύθυνες για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς των εν λόγω επιχειρήσεων, ωστόσο, ούτε από τη διάταξη αυτή ούτε από καμία άλλη διάταξη του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι τα κράτη μέλη υπέχουν υποχρέωση να αποδώσουν στις εν λόγω επιχειρήσεις την πλήρη ευθύνη για τέτοιες παραβάσεις. Επομένως, από το άρθρο 10, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο τελευταίος αυτός κανονισμός αντιτίθεται στη δυνατότητα των κρατών μελών να προβλέπουν ότι οι αρμόδιες αρχές επιβάλλουν κυρώσεις στους οδηγούς που διαπράττουν παραβάσεις του ίδιου κανονισμού.
- 38 Τρίτον, όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού 561/2006, αρκεί η διαπίστωση, αφενός, ότι, καίτοι είναι αληθές ότι ο εν λόγω κανονισμός αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των οδικών μεταφορών (βλ., σχετικώς, αποφάσεις της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, σκέψη 31, και της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 29), από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης είχε την πρόθεση να απαλλάξει τους οδηγούς από κάθε ευθύνη για τις παραβάσεις τις οποίες αυτοί διαπράττουν, ιδίως όταν οι παραβάσεις αυτές συνδέονται αποκλειστικώς με την άσκηση των επαγγελματικών καθηκόντων τους.
- 39 Αφετέρου, πρέπει να επισημανθεί ότι με τον κανονισμό 561/2006 επιδιώκεται, επίσης, ο σκοπός της εν γένει βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας. Επομένως, αμφότεροι οι σκοποί του εν λόγω κανονισμού, ήτοι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, μετουσιώνονται στην υποχρέωση εφοδιασμού, κατ' αρχήν, των οχημάτων οδικών μεταφορών με εγκεκριμένη συσκευή ελέγχου που παρέχει τη δυνατότητα να εξακριβωθεί κατά πόσον τηρούνται οι χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών. Ερμηνεία, όμως, του εν λόγω κανονισμού υπό την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα επιβολής κυρώσεων στους οδηγούς προς τον σκοπό του κολασμού της εκ μέρους τους παραβάσεως των υποχρεώσεων που αυτοί υπέχουν από τον ίδιο κανονισμό θα παρεμπόδιζε την επίτευξη, ιδίως, του σκοπού της εν γένει βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας.
- 40 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει δεχθεί σιωπηρώς, με τις αποφάσεις της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), και της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), τη δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν τέτοιες κυρώσεις στους οδηγούς.
- 41 Από όλες τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 561/2006 έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αντί ή πέραν της επιχειρήσεως μεταφορών στην οποία εργάζεται ο οδηγός, εκλαμβάνει τον οδηγό ως υπεύθυνο για τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού τις οποίες αυτός διέπραξε.

Επί του πρώτου και του τρίτου ερωτήματος

- 42 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο δεύτερο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο πρώτο και στο τρίτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 43 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφαίνεται:

Ο κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αντί ή πέραν της επιχειρήσεως μεταφορών στην οποία εργάζεται ο οδηγός, εκλαμβάνει τον οδηγό ως υπεύθυνο για τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού τις οποίες αυτός διέπραξε.

(υπογραφές)