



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έβδομο τμήμα)

της 26ης Σεπτεμβρίου 2018*

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορές – Οδικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο – Διοικητική κύρωση για παράβαση διαπραχθείσα στο έδαφος του κράτους μέλους της έδρας της επιχειρήσεως, η οποία επιβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές άλλου κράτους μέλους εντός του οποίου διαπιστώθηκε η παράβαση αυτή»

Στην υπόθεση C-513/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Amtsgericht Köln (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 31ης Ιουλίου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Αυγούστου 2017, στο πλαίσιο της δίκης που κίνησε ο

Josef Baumgartner,

παρισταμένων των:

Bundesamt für Güterverkehr,

Staatsanwaltschaft Köln,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έβδομο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Rosas (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, A. Prechal και E. Jarašiūnas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- το Bundesamt für Güterverkehr, εκπροσωπούμενο από τον A. Marquardt,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Μ. Τασσοπούλου και Δ. Τσαγκαράκη,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. Braun και την J. Hottiaux,

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, 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) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ανακοπής ασκηθείσας από τον Josef Baumgartner κατά προστίμου επιβληθέντος σε αυτόν ως νόμιμο εκπρόσωπο της Transporte Josef Baumgartner GmbH & Co KG (στο εξής: εταιρία) η οποία έχει την έδρα της στην Αυστρία, από την Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εποπτείας της μεταφοράς εμπορευμάτων, Γερμανία) λόγω παραβάσεως του κανονισμού 561/2006, η οποία φέρεται να έχει διαπραχθεί στο κράτος μέλος της έδρας της επιχειρήσεως.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 14, 19 και 26 του κανονισμού 561/2006 έχουν ως εξής:
 - (14) Για να εξασφαλισθεί ουσιαστική επιβολή του νόμου, έχει ουσιώδη σημασία να μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους και ύστερα από μεταβατική περίοδο, να εξακριβώνουν ότι οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης έχουν τηρηθεί ορθώς κατά την ημέρα του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες.

[...]
 - (19) Λόγω της αύξησης της διασυνοριακής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, είναι επιθυμητό, χάριν της οδικής ασφάλειας και της ενίσχυσης της επιβολής να καλύπτουν οι καθ' οδόν έλεγχοι και οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων το χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα που πραγματοποιούνται εντός άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών και να ορίζεται κατά πόσον οι σχετικοί κανόνες τηρούνται πλήρως και με ορθό τρόπο.

[...]
 - (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται μεταξύ των μέτρων που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τις κυρώσεις ή την κίνηση διαδικασιών δεν θα πρέπει να θίγουν τους εθνικούς κανόνες σχετικά με το βάρος της απόδειξης.»

4 Το άρθρο 10, παράγραφος 5, του κανονισμού 561/2006 ορίζει:

«α) Επιχείρηση μεταφορών η οποία χρησιμοποιεί οχήματα εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 [του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8),] τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

i) εξασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται από τη μονάδα επί του οχήματος και την κάρτα οδηγού με τη συχνότητα που ορίζει το κράτος μέλος. Επίσης, η επιχείρηση μεταφορών τηλεφορτώνει τα σχετικά δεδομένα συχνότερα ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηλεφορτώνονται όλα τα δεδομένα που αφορούν δραστηριότητες που εκτελούνται από την εν λόγω επιχείρηση ή για λογαριασμό της·

ii) εξασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα που τηλεφορτώνονται από τη μονάδα του οχήματος και την κάρτα του οδηγού φυλάσσονται επί τουλάχιστον δώδεκα μήνες μετά την καταγραφή τους και, σε περίπτωση που ζητηθούν από επιθεωρητή, τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι προσβάσιμα, είτε απευθείας είτε εξ αποστάσεως, από τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης·

β) για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, η “τηλεφόρτωση” ερμηνεύεται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο παράρτημα IB κεφάλαιο I στοιχείο ιθ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·

γ) η μέγιστη περίοδος εντός της οποίας τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται δυνάμει του στοιχείου α) σημείο i) αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2.»

5 Το άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 561/2006 έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 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 (ΕΟΚ) αριθ. 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 στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

- η οποία δεν διεπράχθη στο έδαφος 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.»

- 6 Το άρθρο 13 του κανονισμού 3821/85, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 1266/2009 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2009 (ΕΕ 2009, L 339, σ. 3), προέβλεπε τα εξής:

«Ο εργοδότης και οι οδηγοί μεριμνούν για την καλή λειτουργία και χρησιμοποίηση της συσκευής ελέγχου, αφενός, και της κάρτας του οδηγού, αφετέρου, εφόσον αυτός καλείται να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I Β.»

- 7 Το παράρτημα I Β, κεφάλαιο I, του εν λόγω κανονισμού όριζε:

«Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, νοείται ως:

- 1) “κάρτα επιχείρησης”: η κάρτα ταχογράφου η οποία εκδίδεται από τις αρχές του κάθε κράτους μέλους για τον κάτοχο ή τον οδηγό του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με τη συσκευή ελέγχου.

Με την κάρτα επιχείρησης ταυτοποιείται η επιχείρηση και καθίσταται δυνατή η απεικόνιση, η τηλεφόρτωση και η εκτύπωση δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στη συσκευή ελέγχου, η πρόσβαση στην οποία ασφαλίζεται από την επιχείρηση ή δεν ασφαλίζεται από καμία επιχείρηση·

[...]

- ιθ) “τηλεφόρτωση”: αντιγραφή, μαζί με την ψηφιακή υπογραφή, μέρους ή πλήρους συνόλου αρχείων δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στη μνήμη δεδομένων του οχήματος ή στη μνήμη της κάρτας ταχογράφου, για την οποία τα εν λόγω δεδομένα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις που ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

[...]»

Το γερμανικό δίκαιο

- 8 Το άρθρο 2, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, της Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (κανονιστικής αποφάσεως περί εφαρμογής του νόμου για τους εργαζομένους του τομέα των οδικών μεταφορών, στο εξής: Fahrpersonalverordnung) προβλέπει, κατ’ ουσίαν, ότι, όσον αφορά τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, ο επιχειρηματίας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα της κάρτας οδηγού τηλεφορτώνονται το αργότερο 28 ημέρες μετά την καταχώριση στην επιχείρηση.

- 9 Το άρθρο 5 του Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (νόμου περί διοικητικών παραβάσεων, στο εξής: OWiG), ορίζει τα εξής:

«Εάν ο νόμος δεν ορίζει διαφορετικά, κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο για παραβάσεις οι οποίες εμπίπτουν εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του παρόντος νόμου ή εκτός αυτού του πεδίου εφαρμογής και δη σε πλοίο ή αεροσκάφος που δικαιούται να φέρει την ομοσπονδιακή σημαία ή το σήμα της εθνικότητας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.»

- 10 Το άρθρο 9 του OWiG ορίζει, κατ’ ουσίαν, ότι στον αντιπρόσωπο ενός φυσικού προσώπου ή στον νόμιμο εκπρόσωπο νομικού προσώπου μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις για πράξεις που στοιχειοθετούν παράβαση διαπραχθείσα από τον αντιπροσωπευόμενο.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 11 Κατά τη διάρκεια οδικού ελέγχου στις 19 Νοεμβρίου 2015 στη Γερμανία, οι αρμόδιες αρχές διαπίστωσαν δύο παραβάσεις του κανονισμού 561/2006 σε ένα από τα οχήματα που ανήκαν στην εταιρία.
- 12 Αφενός, τα στοιχεία της κάρτας οδηγού δεν είχαν τηλεφορτωθεί εντός της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 10, παράγραφος 5, στοιχείο α', σημείο i, του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 5, της Fahrpersonalverordnung. Αφετέρου, η κάρτα επιχειρήσεως δεν είχε εισαχθεί στη συσκευή ελέγχου του εν λόγω οχήματος.
- 13 Στις 15 Φεβρουαρίου 2016, ο J. Baumgartner, ως νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας, κλήθηκε να λάβει θέση επί των προσαπτόμενων αιτιάσεων. Δεδομένου ότι δεν υπήρξε αντίδραση εκ μέρους του ενδιαφερομένου, η ομοσπονδιακή υπηρεσία εποπτείας της μεταφοράς εμπορευμάτων αποφάσισε να του επιβάλει πρόστιμο ύψους 406,25 ευρώ για τις δύο αυτές παραβάσεις.
- 14 Ο J. Baumgartner άσκησε ανακοπή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον της εν λόγω ομοσπονδιακής υπηρεσίας, αμφισβητώντας την κατά τρόπον αρμοδιότητά της να επιβάλει κυρώσεις για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις.
- 15 Ο J. Baumgartner υποστήριξε ότι, δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, της Fahrpersonalverordnung, η υποχρέωση τηλεφορτώσεως των δεδομένων της κάρτας οδηγού και εφαρμογής της φραγής επιχειρήσεως επιβάλλεται μόνο στην έδρα της επιχειρήσεως. Δεδομένου ότι η εταιρία είναι εγκατεστημένη στην Αυστρία, ο J. Baumgartner φρονεί ότι η προσαπτόμενη παράβαση διεπράχθη εκτός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του άρθρου 5 του OWiG.
- 16 Με την απόφαση περί παραπομπής, το Amtsgericht Köln (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Κολωνίας, Γερμανία), ενώπιον του οποίου εκκρεμεί η ανακοπή του J. Baumgartner, επισημαίνει ότι το Oberlandesgericht Köln (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο της Κολωνίας, Γερμανία) με διάταξη της 31ης Ιουλίου 2017, είχε δεχθεί, σε παρεμφερή υπόθεση, την εκτεθείσα στην προηγούμενη σκέψη ερμηνεία της εθνικής ρυθμίσεως.
- 17 Εξάλλου, στην εν λόγω διάταξη, το Oberlandesgericht Köln (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο Κολωνίας) αρνήθηκε να αναγνωρίσει στις γερμανικές αρχές εξουσία επιβολής κυρώσεων βάσει του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006.
- 18 Το Oberlandesgericht Köln (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο Κολωνίας), μολονότι αναγνώρισε ότι ο κανονισμός 561/2006 ήταν άμεσα εφαρμοστέος, γεγονός που ανταποκρίνεται στην έννοια του «νόμου», ως έχει στην έκφραση «[ε]άν ο νόμος δεν ορίζει διαφορετικά» του άρθρου 5 του OWiG, εντούτοις έκρινε ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι το κράτος μέλος που έχει διαπιστώσει την παράβαση εξουσιοδοτεί τις αρχές άλλου κράτους μέλους να επιβάλουν κυρώσεις, ανεξαρτήτως του τόπου όπου είχε διαπραχθεί η παράβαση, και ότι, επομένως, η ομοσπονδιακή υπηρεσία εποπτείας της μεταφοράς εμπορευμάτων δεν ήταν η ίδια, εν προκειμένω, αρμόδια για την επιβολή κυρώσεων λόγω της διαπιστωθείσας παραβάσεως.
- 19 Εντούτοις, κατά το αιτούν δικαστήριο, το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η διάταξη αυτή εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις για τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού που διαπιστώνονται στο έδαφός τους, ακόμη και αν οι παραβάσεις αυτές έχουν διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.
- 20 Το εν λόγω δικαστήριο φρονεί ότι η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από το άρθρο 19, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006. Κατά την εν λόγω διάταξη, όταν διαπιστωνόταν παράβαση η οποία δεν είχε διαπραχθεί στο έδαφός του, το κράτος μέλος μπορούσε, έως την

1η Ιανουαρίου 2009, αντί να επιβάλει κύρωση, να κοινοποιήσει τα στοιχεία της παράβασης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου ήταν εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου είχε τον τόπο απασχολήσεώς του ο οδηγός.

- 21 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Amtsgericht Köln (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 19, παράγραφος 2, [πρώτο εδάφιο], του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι, σε περίπτωση διοικητικής παραβάσεως η οποία έχει διαπραχθεί στην έδρα επιχειρήσεως, μόνον το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου η επιχείρηση έχει την έδρα της δύναται να επιβάλει κύρωση στην επιχείρηση ή σε διευθυντικό στέλεχος της με βάση τα άρθρα 30, 9 και 130 του [OWiG]; Ή έχουν και άλλα κράτη μέλη την εξουσία να επιβάλουν κυρώσεις για τη διοικητική παράβαση, εάν η εν λόγω παράβαση έχει διαπιστωθεί στην επικράτειά τους;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 22 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εξουσιοδοτεί άμεσα τις αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους να επιβάλουν κύρωση σε επιχείρηση ή σε διευθυντικό στέλεχος της για παράβαση του εν λόγω κανονισμού που διαπιστώνεται στο έδαφός του, ακόμη κι αν η παράβαση διεπράχθη στο έδαφος ενός άλλου κράτους μέλους στο οποίο η επιχείρηση έχει την έδρα της.
- 23 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αυτή αποτελεί μέρος (βλ., συναφώς, απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Vaditrans, C-102/16, EU:C:2017:1012, σκέψη 20 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 24 Κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, κάθε κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλουν κύρωση σε επιχείρηση και/ή σε οδηγό για παράβαση του κανονισμού αυτού που διαπιστώνεται στο έδαφός του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.
- 25 Εντούτοις, όπως επισήμαναν η Αυστριακή Κυβέρνηση και η Επιτροπή με τις παρατηρήσεις τους, οι ερμηνείες που δέχθηκε το αιτούν δικαστήριο, αφενός, και ο ανακόπτων της κύριας δίκης, αφετέρου, μπορούν να γίνουν δεκτές από γραμματική άποψη, δεδομένου ότι η εν λόγω διάταξη δεν αναφέρει σαφώς ποιο είναι το κράτος μέλος στο οποίο υπάγονται οι «αρμόδιες αρχές».
- 26 Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006 προβλέπει ρητώς ότι η δυνατότητα των αρμοδίων αρχών κράτους μέλους να επιβάλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του κανονισμού αυτού υφίσταται ακόμη και όταν η παράβαση αυτή έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας (βλ., επ' αυτού, απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 33).
- 27 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, πέραν της βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των οδικών μεταφορών, με τον κανονισμό 561/2006 επιδιώκεται, επίσης, ο σκοπός της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας εν γένει (βλ., συναφώς, απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 39).

- 28 Για την επίτευξη του σκοπού αυτού και προκειμένου να διασφαλισθεί η ουσιαστική επιβολή των διατάξεων του κανονισμού 561/2006, όπως προκύπτει από την αιτιολογική του σκέψη 14, έχει ουσιώδη σημασία να μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους και ύστερα από μεταβατική περίοδο, να εξακριβώνουν ότι οι χρόνοι οδηγήσεως και οι περίοδοι αναπαύσεως έχουν τηρηθεί ορθώς κατά την ημέρα του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες είκοσι οκτώ ημέρες.
- 29 Όπως επισήμανε η ομοσπονδιακή υπηρεσία εποπτείας της μεταφοράς εμπορευμάτων στις παρατηρήσεις της, για την αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού 561/2006 προς το συμφέρον της οδικής ασφάλειας, δεν είναι αναγκαίο να ελέγχεται μόνον η τήρηση των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, αλλά πρέπει και τα κράτη μέλη να μπορούν να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστωθεί παράβασή του, όπως προβλέπει το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.
- 30 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, λαμβανομένου υπόψη του διασυνοριακού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών, ερμηνεία του άρθρου 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, υπό την έννοια ότι τα κράτη μέλη επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές τους να επιβάλουν κυρώσεις για παράβαση που διαπιστώνεται στο έδαφός τους, ακόμη και αν η παράβαση αυτή διεπράχθη στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, ανταποκρίνεται ακόμη περισσότερο στους σκοπούς που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός.
- 31 Αντιθέτως, δεν ανταποκρίνεται στους εν λόγω σκοπούς ερμηνεία του άρθρου 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006 κατά την οποία κράτος μέλος που έχει διαπιστώσει παράβαση διαπραχθείσα στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας θα πρέπει να επιτρέπει, μέσω της χορηγήσεως αδειάς, στις αρμόδιες αρχές ενός άλλου κράτους μέλους την επιβολή κυρώσεων για την παράβαση αυτή, ανεξαρτήτως του τόπου διαπράξεώς της.
- 32 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι κράτος μέλος δικαιούται, εν πάση περιπτώσει, να επιβάλει κύρωση για παράβαση του κανονισμού 561/2006 που έχει διαπραχθεί στο έδαφός του (βλ., επ' αυτού, απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 33) και, επομένως, δεν απαιτείται η χορήγηση αδειάς από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους.
- 33 Η ερμηνεία που εκτίθεται στη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως θα κατέληγε στο να εξουσιοδοτούνται οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους να επιβάλλουν κυρώσεις για παράβαση η οποία ούτε διεπράχθη ούτε διαπιστώθηκε στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Δεν μπορεί όμως να θεωρηθεί ότι πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να προσδώσει ένα τέτοιο πεδίο εφαρμογής στο άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006.
- 34 Επιπλέον, όσον αφορά το άρθρο 19, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, η διάταξη αυτή προέβλεπε, κατ' εξαίρεση, ότι, οσάκις διαπιστωνόταν παράβαση που δεν διεπράχθη στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους, η οποία διεπράχθη από επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχολήσεως ήταν σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα, το κράτος μέλος το οποίο διαπίστωνε την παράβαση αυτή μπορούσε να κοινοποιήσει τα στοιχεία της παραβάσεως στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου ήταν εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου είχε τον τόπο απασχολήσεώς του ο οδηγός. Η διάταξη αυτή βασίζεται στην υπόθεση ότι το εν λόγω κράτος μέλος, το οποίο μπορούσε, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009, «αντί να επιβάλει κύρωση», να κοινοποιήσει τα στοιχεία αυτά, ήταν το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου είχε διαπιστωθεί η παράβαση.
- 35 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εξουσιοδοτεί άμεσα τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους να επιβάλουν κύρωση σε επιχείρηση ή σε διευθυντικό στέλεχος της για παράβαση του εν λόγω κανονισμού που διαπιστώθηκε στο έδαφός του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και αν η παράβαση διεπράχθη στο έδαφος άλλου κράτους μέλους στο οποίο η επιχείρηση έχει την έδρα της.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ³⁶ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος 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 (έβδομο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, 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) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, έχει την έννοια ότι εξουσιοδοτεί άμεσα τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους να επιβάλουν κύρωση σε επιχείρηση ή σε διευθυντικό στέλεχός της για παράβαση του εν λόγω κανονισμού που διαπιστώθηκε στο έδαφός του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και αν η παράβαση διεπράχθη στο έδαφος άλλου κράτους μέλους στο οποίο η επιχείρηση έχει την έδρα της.

(υπογραφές)