



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 19ης Οκτωβρίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Οδικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 — Άρθρο 10, παράγραφος 3 — Άρθρα 18 και 19 — Πρόστιμο που επιβάλλεται στον οδηγό — Αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση της κυρώσεως που λαμβάνονται κατά της επιχειρήσεως μεταφορών — Ακινητοποίηση του οχήματος»

Στην υπόθεση C-501/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Szegedi közizgatási és munkaügyi bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία) με απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Νοεμβρίου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

EL-EM-2001 Ltd

κατά

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. L. da Cruz Vilaça, πρόεδρο τμήματος, M. Berger (εισηγήτρια), A. Borg Barthet, E. Levits και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: I. Illésy, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 29ης Οκτωβρίου 2015,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η EL-EM-2001 Ltd, εκπροσωπούμενη από τον D. M. Irinkov, ügyvéd,
- η Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága, εκπροσωπούμενη από την M. Daniné Égető και τον B. Gyenge, jogtanácsosok,
- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Z. Fehér και G. Szima,
- η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Kraavi-Käerdi,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

- η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τον A. Joyce και την L. Williams,
- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Falk και τον E. Karlsson,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux και τον L. Havas,
- η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις T. Skjeie και B. Stankovic,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 19, παράγραφος 1, 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 EL-EM-2001 Ltd και της Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (γενικής διεύθυνσεως τελωνείων και οικονομικών της περιφέρειας Dél-Alföld, Ουγγαρία) με αντικείμενο την ακινητοποίηση βαρέος οχήματος, το οποίο είχε στην κυριότητά της και εκμεταλλευόταν η EL-EM-2001, προκειμένου να διασφαλιστεί η καταβολή προστίμου επιβληθέντος στον οδηγό αυτού του οχήματος, τον οποίο απασχολούσε τότε η ανωτέρω εταιρία.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 3821/85

- 3 Το άρθρο 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού (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), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 561/2006 (στο εξής: κανονισμός 3821/85), προβλέπει τα εξής:

«Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα 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 χειρόγραφη 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·

[...]».

Ο κανονισμός 561/2006

4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 17, 26 και 27 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.

[...]

(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.

(27) Χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοιόμορφες 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.»

5 Το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006 προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

6 Το άρθρο 10, παράγραφοι 1 έως 3, του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«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 τέτοιας 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.»

7 Το άρθρο 18 του κανονισμού 561/2006 ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.»

8 Το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού προβλέπει τα ακόλουθα:

«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.

3. Όταν ένα κράτος μέλος κινεί διαδικασία ή επιβάλλει κυρώσεις για συγκεκριμένη παράβαση, παρέχει στον οδηγό τις οφειλόμενες αποδείξεις γραπτώς.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται σύστημα αναλογικών κυρώσεων, στις οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνονται οικονομικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό [...] 3821/85 εκ μέρους επιχειρήσεων ή συνεργαζόμενων αποστολέων, μεταφορέων φορτίων, διοργανωτών ταξιδιών, εργολάβων, υπεργολάβων και γραφείων απασχόλησης οδηγών.»

9 Το άρθρο 21 του κανονισμού 561/2006 ορίζει ότι:

«Για να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις παράβασης [του παρόντος κανονισμού] οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σαφώς σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τις αρμόδιες αρχές να προβαίνουν σε ακινητοποίηση του οχήματος μέχρις ότου αρθεί το αίτιο της παράβασης. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν στον οδηγό περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης. Επίσης τα κράτη μέλη μπορούν, όπου θεωρούν αναγκαίο, να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια μιας επιχείρησης, εάν η επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος ή να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια οδήγησης ενός οδηγού. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2, εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό την προαγωγή της εναρμονισμένης εφαρμογής του παρόντος άρθρου.»

Το ουγγρικό δίκαιο

10 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 τα εξής:

«(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, σχετικά 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,

[...]

(7) Σε περίπτωση ελέγχου οδικής κυκλοφορίας, είναι δυνατό, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις λήψεως προσωρινών μέτρων που προβλέπει ο νόμος για τη θέσπιση γενικών διατάξεων σχετικά με τις διοικητικές διαδικασίες και υπηρεσίες, να ακινητοποιηθεί το όχημα, τηρουμένων των διατάξεων περί κατακρατήσεως φορτίων επικίνδυνων εμπορευμάτων, ιδιαίτερα φθαρτών ειδών διατροφής και ζώντων ζώων, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας ή και έως την καταβολή του προστίμου ή την παροχή εγγυήσεως για την εκτέλεση της οικονομικής υποχρέωσης, χωρίς να είναι αναγκαίο να εκδοθεί ειδική σχετική απόφαση. Το όχημα δεν μπορεί, ιδίως, να ακινητοποιηθεί σε περίπτωση που

a) η έδρα, η κατοικία ή ο τόπος συνήθους διαμονής του οφειλέτη (ή των οφειλετών) του προστίμου βρίσκεται στο έδαφος της Ουγγαρίας, όπου ο οφειλέτης διαθέτει αριθμό ή κωδικό φορολογικού μητρώου χορηγηθέντα από τη φορολογική διοίκηση του κράτους ή

b) ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εγγυάται την εκτέλεση της υποχρέωσης καταβολής του προστίμου ή την υποχρέωση αυτή αναλαμβάνει επιχείρηση που διαθέτει αριθμό φορολογικού μητρώου και είναι καταχωρισμένη στην εθνική επικράτεια, υπό την προϋπόθεση ότι ο οφειλέτης του προστίμου αποδεικνύει επαρκώς το γεγονός αυτό κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.

(7a) Εφόσον από τον έλεγχο προκύπτει παράβαση ενός εκ των κανόνων που απαριθμούνται στην παράγραφο 1, στοιχεία c, e και h, καθώς και ότι η παράβαση αυτή ενέχει κινδύνους για την οδική ασφάλεια, η αρμόδια αρχή μπορεί να ακινητοποιήσει το όχημα έως την εξάλειψη του κινδύνου για την οδική ασφάλεια, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις λήψεως προσωρινών μέτρων που προβλέπει ο νόμος για τη θέσπιση γενικών διατάξεων σχετικά με τις διοικητικές διαδικασίες και υπηρεσίες, χωρίς να είναι αναγκαίο να εκδοθεί ειδική σχετική απόφαση.»

- 11 Το άρθρο 5 της közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (υπουργικής απόφασης 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 σχετικά με την επιβολή προστίμου καθήκοντα της δημόσιας αρχής), της 29ης Ιουλίου 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 απόφασης πρέπει, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη νομοθετική ή κανονιστική διάταξη, να καταβάλλεται από τον παραβάτη διατάξεως η οποία αφορά τη συσκευή ελέγχου και τον δίσκο ταχογράφου καθώς και τη χρήση τους, προβλεπομένης:

[...]

e) στον κανονισμό [3821/85].

[...]

- 12 Το άρθρο 143 του közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXI. Törvény (νόμου CXI του 2004 για τη θέσπιση γενικών διατάξεων σχετικά με τις διοικητικές διαδικασίες και υπηρεσίες), με τίτλο «Προσωρινά μέτρα», προβλέπει τα ακόλουθα:

«(1) Εάν υφίσταται κίνδυνος επακόλουθης μη εκτελέσεως της υποχρέωσης που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας, είναι δυνατό να επιβληθεί ως προσωρινό μέτρο, πριν από τη λήξη της προθεσμίας εκτελέσεως και εντός πέντε ημερών από την εμφάνιση του παράγοντα βάσει του οποίου πιθανολογείται ο κίνδυνος, η υποχρέωση παροχής εγγυήσεως για την εκτέλεση της χρηματικής υποχρέωσης ή η κατάσχεση συγκεκριμένου αγαθού.

(2) Το προσωρινό μέτρο λαμβάνεται από την πρωτοβάθμια αρχή και εκτελείται από το εκτελεστικό όργανο.

(3) Το προσωρινό μέτρο πρέπει να ανακληθεί

a) εάν είχε ληφθεί ως εγγύηση πληρωμής και το ποσό που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη υποχρέωση πληρωμής κατατέθηκε στο εκτελεστικό όργανο,

b) εάν είχε ληφθεί ως εγγύηση εκτελέσεως ορισμένης πράξεως και αποδεικνύεται πέραν πάσης αμφιβολίας ότι ελήφθησαν όλα τα απαιτούμενα προπαρασκευαστικά μέτρα για την εκούσια εκτέλεση της πράξεως αυτής, την οποία εμποδίζει εφεξής μόνον το προσωρινό μέτρο, ή

c) εάν δεν υφίσταται πλέον, εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας, ο αρχικός λόγος λήψεως του προσωρινού μέτρου.

[...]

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 13 Η EL-EM-2001 είναι επιχείρηση μεταφορών καταχωρισμένη στη Βουλγαρία. Στο πλαίσιο διενεργούμενης μεταφοράς στην Ουγγαρία, ένας εκ των εργαζομένων της επιχειρήσεως αυτής, ο οποίος ήταν οδηγός βαρέος οχήματος ιδιοκτησίας και εκμεταλλεύσεως της ανωτέρω επιχειρήσεως υποβλήθηκε σε οδικό έλεγχο. Κατά τον έλεγχο αυτό, οι αρμόδιες αρχές διαπίστωσαν παράβαση των διατάξεων του άρθρου 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού 3821/85.
- 14 Στις 25 Φεβρουαρίου 2014, η Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügőri Igazgatósága (διεύθυνση τελωνείων και οικονομικών της επαρχίας Csongrád, η οποία υπαγόταν στην εθνική φορολογική και τελωνειακή διοίκηση, Ουγγαρία) (στο εξής: πρωτοβάθμια διοικητική αρχή) επέβαλε, κατά συνέπεια, διοικητικό πρόστιμο ύψους 400 000 ουγγρικών φιορινίων (HUF) (περίπου 1 270 ευρώ) στον οδηγό του εν λόγω οχήματος. Περαιτέρω, η αρχή αυτή αποφάσισε να λάβει προσωρινό μέτρο ως εγγύηση εκτελέσεως της υποχρέωσης πληρωμής του συγκεκριμένου προστίμου και επέβαλε, για τον λόγο αυτό, την ακινητοποίηση του οχήματος έως την πληρωμή του εν λόγω προστίμου.
- 15 Στο πλαίσιο διοικητικής προσφυγής που άσκησε η EL-EM-2001, η δευτεροβάθμια διοικητική αρχή επικύρωσε την απόφαση επιβολής του ανωτέρω προσωρινού μέτρου.
- 16 Η EL-EM-2001 άσκησε ένδικη προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία).
- 17 Η EL-EM-2001 υποστήριξε, συναφώς, ότι η διοικητική διαδικασία που οδήγησε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν την αφορούσε και ότι η ίδια δεν είχε λάβει μέρος στη διαδικασία αυτή. Στηρίχθηκε δε στο γεγονός ότι, καθόσον η παράβαση είχε τελεστεί από τον οδηγό του οχήματος και η πρωτοβάθμια διοικητική αρχή είχε επιβάλει πρόστιμο μόνο σ' αυτόν, δεν μπορούσε να επιβληθεί στην ίδια ως εργοδότη του συγκεκριμένου οδηγού το προσωρινό μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος το οποίο είχε υπό την εκμετάλλευσή της. Η EL-EM-2001 υπογράμμισε ότι κανένας κανόνας δικαίου δεν επέτρεπε την ακινητοποίηση αγαθού ιδιοκτησίας τρίτου, ο οποίος δεν είχε λάβει μέρος στη διοικητική διαδικασία και δεν είχε διαπράξει την παράβαση.
- 18 Η διοίκηση ζήτησε την απόρριψη της προσφυγής της EL-EM-2001 υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι η προσφεύγουσα είχε την ιδιότητα του μετέχοντος στη διοικητική διαδικασία και ότι είχε, εξάλλου, ασκήσει το δικαίωμά της προσφυγής κατά της αποφάσεως περί ακινητοποίησης του οχήματος. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση επιβολής προστίμου, ανεξαρτήτως του υπόχρεου προς καταβολή του, η ουγγρική νομοθεσία παρέχει στη διοικητική αρχή τη δυνατότητα, επί επιβολής διοικητικού προστίμου στον οδηγό του οχήματος ή στο πρόσωπο που το εκμεταλλεύεται, να διατάξει την ακινητοποίηση του χρησιμοποιηθέντος κατά τη διαπίστωση της παραβάσεως οχήματος.
- 19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση κυρώσεως την οποία θέσπισε και επέβαλε κράτος μέλος σε περίπτωση παραβάσεως, μπορούν να εφαρμοστούν μόνο στο πρόσωπο που διέπραξε την εν λόγω παράβαση;

Ειδικότερα: υπό το πρίσμα των οριζόμενων στο άρθρο 18 του κανονισμού 561/2006, αντιβαίνει στην προβλεπόμενη στο άρθρο 19, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού αυτού υποχρέωση των κρατών μελών, εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση κυρώσεως την οποία θέσπισε και επέβαλε το κράτος μέλος εφαρμόζονται σε (φυσικό ή νομικό) πρόσωπο ως προς το οποίο δεν διαπιστώθηκε, κατά τη διοικητική διαδικασία, η διάπραξη οποιασδήποτε παραβάσεως;

- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, έχει το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι μέτρο το οποίο εφαρμόζεται σε τρίτον (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) για παράβαση που διέπραξε άλλο πρόσωπο, χωρίς να διαπιστωθεί η διάπραξη οποιασδήποτε παραβάσεως από τον εν λόγω τρίτον, συνιστά κύρωση επιβληθείσα σ' αυτόν, ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού της;
- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, αντιβαίνει στην προβλεπόμενη στο άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 απαγόρευση διπλής εκτιμήσεως, εθνική ρύθμιση η οποία, για την εκτέλεση της επιβληθείσας κυρώσεως λόγω παραβάσεως που διέπραξε ο οδηγός του οχήματος, επιτρέπει την επιβολή σε άλλο (φυσικό ή νομικό) πρόσωπο κυρώσεως η οποία, αν και καλείται μέτρο, έχει χαρακτήρα κυρώσεως;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 20 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν στον κανονισμό 561/2006 αντιβαίνει εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει, ως προσωρινό μέτρο, την ακινητοποίηση οχήματος που ανήκει σε επιχείρηση μεταφορών, σε περίπτωση κατά την οποία, αφενός, ο οδηγός που απασχολεί η επιχείρηση αυτή οδηγούσε το συγκεκριμένο όχημα κατά παραβίαση των διατάξεων του κανονισμού 3821/85 και, αφετέρου, η εθνική αρχή δεν διαπίστωσε ευθύνη της εν λόγω επιχειρήσεως.
- 21 Συναφώς πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 17 και το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, ο εν λόγω κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων στους οποίους εφαρμόζεται καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- 22 Κατά την αιτιολογική σκέψη 27 του κανονισμού 561/2006, προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφής και αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών με τον χρόνο οδήγσεως και αναπαύσεως κανόνων, είναι επιθυμητό να θεσπιστούν ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του κανονισμού αυτού, η οποία ευθύνη μπορεί να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις εντός των κρατών μελών.
- 23 Συναφώς, το άρθρο 18 του κανονισμού 561/2006 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού.
- 24 Συνεπώς, το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να θεσπίζουν «κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις του [...] κανονισμού [αυτού] και του κανονισμού [...] 3821/85» και να λαμβάνουν «όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους».
- 25 Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι ο σκοπός που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2006 δεν είναι η εναρμόνιση των κυρώσεων, αλλά, αντιθέτως, ο εν λόγω κανονισμός αφήνει τα κράτη μέλη ελεύθερα να επιλέξουν τα μέτρα που θα λάβουν και τις αναγκαίες κυρώσεις για την εφαρμογή του (βλ., συναφώς, απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 22).
- 26 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 επιτρέπει ρητώς στα κράτη μέλη να θεωρούν τις επιχειρήσεις μεταφορών «εξ ολοκλήρου υπεύθυνες» για παραβάσεις που διαπράττονται από τους οδηγούς που απασχολούν.

- 27 Ομοίως, το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του κανονισμού αυτού που διαπιστώνεται στο έδαφός του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση.
- 28 Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι ο κανονισμός 561/2006 επιβάλλει τόσο στις επιχειρήσεις μεταφορών όσο και στους οδηγούς συγκεκριμένες υποχρεώσεις και θεωρεί τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς υπεύθυνους για τις παραβάσεις των αντίστοιχων υποχρεώσεων τους (απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 32).
- 29 Από το γράμμα της αιτιολογικής σκέψεως 27 του εν λόγω κανονισμού προκύπτει επίσης 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 (απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 34).
- 30 Από το γεγονός, αφενός, ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, να θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παράβαση του κανονισμού αυτού, κατά τρόπον ώστε οι κυρώσεις αυτές να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις, και, αφετέρου, ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν αποκλείει την ευθύνη των οδηγών, συνάγεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν διατάξεις που να επιτρέπουν την επιβολή κυρώσεων στους οδηγούς, είτε αποκλειστικώς είτε όχι (απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 35).
- 31 Επιπροσθέτως, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ένα σύστημα αντικειμενικής ευθύνης είναι ικανό να παρακινεί τον εργοδότη να οργανώνει την εργασία των εργαζομένων του κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την τήρηση του κανονισμού 561/2006 και ότι η οδική ασφάλεια ανταποκρίνεται σε γενικό συμφέρον το οποίο μπορεί να δικαιολογήσει την επιβολή προστίμου στον εργοδότη για τις διαπραττόμενες από εργαζομένο του παραβάσεις καθώς και σύστημα αντικειμενικής ποινικής ευθύνης (απόφαση της 10ης Ιουλίου 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, σκέψη 19).
- 32 Τέλος πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 26 του κανονισμού 561/2006, η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση σοβαρής παραβάσεως πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται μεταξύ των μέτρων που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη.
- 33 Το άρθρο 21 του κανονισμού 561/2006 προβλέπει, συναφώς, ότι τα κράτη μέλη μπορούν, σε περίπτωση παραβάσεως η οποία ενδέχεται να θέσει σαφώς σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, να εξουσιοδοτήσουν την αρμόδια αρχή να προβαίνει σε ακινητοποίηση του σχετικού οχήματος μέχρις ότου αρθεί το αίτιο της παραβάσεως. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν στον οδηγό περίοδο ημερήσιας αναπαύσεως ή, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, μπορούν επίσης να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια της επιχείρησεως, εάν η εν λόγω επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στο επίμαχο κράτος μέλος, ή να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια οδηγήσεως οδηγού.
- 34 Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι, λαμβανομένου υπόψη του επιδιωκόμενου σκοπού, ο οποίος συνίσταται στην εκ μέρους τόσο των οδηγών όσο και των επιχειρήσεων μεταφορών τήρηση των υποχρεώσεων τις οποίες υπέχουν από τους κανονισμούς 3821/85 και 561/2006, η λήψη προσωρινού μέτρου, όπως η ακινητοποίηση οχήματος επιχείρησεως μεταφορών για παράβαση που διέπραξε ο οδηγός του, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκτέλεση της επιβληθείσας λόγω της συγκεκριμένης παραβάσεως κυρώσεως, συνάδει αυτή καθαυτή προς το δίκαιο της Ένωσης.

- 35 Πρέπει, εντούτοις, να υπομνησθεί ότι το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 επιβάλλει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παράβαση του κανονισμού αυτού και του κανονισμού 3821/85, οι οποίες πρέπει να είναι «αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις».
- 36 Εντούτοις, ο εν λόγω κανονισμός δεν περιλαμβάνει λεπτομερέστερες διατάξεις σχετικά με τη θέσπιση των εν λόγω εθνικών κυρώσεων και, ειδικότερα, δεν προβλέπει ρητώς κριτήρια για την εκτίμηση του αναλογικού χαρακτήρα των κυρώσεων αυτών (απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 22).
- 37 Κατά πάγια νομολογία, ελλείψει εναρμονίσεως της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως των προϋποθέσεων που προβλέπει σύστημα το οποίο έχει θεσπιστεί με τη νομοθεσία αυτή, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να επιλέγουν τις κυρώσεις που θεωρούν κατάλληλες. Οφείλουν πάντως να ασκούν την αρμοδιότητα αυτή τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και τις γενικές αρχές του και, κατά συνέπεια, την αρχή της αναλογικότητας (απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 23 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 38 Τις απαιτήσεις αυτές πρέπει να πληρούν και τα άλλα μέτρα που είναι στενά συνδεδεμένα με τις κυρώσεις, τα οποία, όπως η ακινητοποίηση ενός οχήματος, διασφαλίζουν την αποτελεσματικότητά τους.
- 39 Συνεπώς, εν προκειμένω, το επιτρεπόμενο από την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική νομοθεσία προσωρινό μέτρο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα προσηκόντα και αναγκαία όρια για την επίτευξη των σκοπών που θεμιτώς επιδιώκονται με τη νομοθεσία αυτή, εξυπακουμένου ότι, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων κατάλληλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς (βλ., συναφώς, απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψεις 24 και 53 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 40 Το Δικαστήριο έχει, συναφώς, κρίνει ότι η αυστηρότητα των κυρώσεων πρέπει να συνάδει προς τη σοβαρότητα των παραβάσεων τις οποίες αυτές κολάζουν, ιδίως διασφαλίζοντας όντως ένα αποτρεπτικό αποτέλεσμα, τηρουμένης της γενικής αρχής της αναλογικότητας (απόφαση της 27ης Μαρτίου 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, σκέψη 45).
- 41 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλεται στα κράτη μέλη όχι μόνον όσον αφορά τον καθορισμό των συστατικών στοιχείων μιας παραβάσεως και τον ορισμό των κανόνων σχετικά με την αυστηρότητα των προστίμων, αλλά και όσον αφορά την εκτίμηση των στοιχείων που είναι δυνατό να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του προστίμου (απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 54).
- 42 Στο πλαίσιο αυτό, δεν αμφισβητείται ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης προσωρινό μέτρο της ακινητοποιήσεως ελήφθη στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας κινηθείσας αποκλειστικώς κατά του υπεύθυνου οδηγού. Η ουγγρική νομοθεσία προβλέπει συναφώς, στο άρθρο 20, παράγραφος 7, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με το άρθρο 143 του νόμου CXL του 2004 για τη θέσπιση γενικών διατάξεων σχετικά με τις διοικητικές διαδικασίες και υπηρεσίες, ότι σε περίπτωση ελέγχου οδικής κυκλοφορίας είναι δυνατό να ακινητοποιηθεί το όχημα –τηρουμένων των διατάξεων περί κατακρατήσεως φορτίων επικίνδυνων εμπορευμάτων, ιδιαίτερα φθαρτών ειδών διατροφής και ζώντων ζώων– κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας ή και έως την καταβολή του προστίμου ή την παροχή εγγυήσεως εκτελέσεως της οικονομικής υποχρεώσεως, όταν η αρμόδια αρχή εκτιμά ότι υφίσταται κίνδυνος επακόλουθης μη εκτελέσεως της υποχρεώσεως που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας, χωρίς να είναι αναγκαίο να εκδοθεί ειδική σχετική απόφαση.

- 43 Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, δυνάμει του άρθρου 20, παράγραφος 7, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, το όχημα δεν μπορεί, ιδίως, να ακινητοποιηθεί όταν η έδρα, η κατοικία ή ο τόπος συνήθους διαμονής του οφειλέτη του προστίμου βρίσκεται στο ουγγρικό έδαφος, και ο οφειλέτης διαθέτει αριθμό ή κωδικό φορολογικού μητρώου χορηγηθέντα από τη φορολογική διοίκηση του κράτους, ή όταν ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εγγυάται την εκτέλεση της υποχρέωσης καταβολής του επιβληθέντος προστίμου ή την υποχρέωση αυτή αναλαμβάνει επιχείρηση που διαθέτει αριθμό φορολογικού μητρώου και είναι καταχωρισμένη στην εθνική επικράτεια, υπό την προϋπόθεση ότι ο οφειλέτης του προστίμου αποδεικνύει επαρκώς το γεγονός αυτό κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.
- 44 Συνεπώς ο μόνος σκοπός που επιδιώκεται με την ακινητοποίηση ενός οχήματος είναι η διασφάλιση της ταχείας πληρωμής του προστίμου που επιβλήθηκε ως κύρωση.
- 45 Μολονότι είναι αληθές ότι τέτοιο προσωρινό μέτρο είναι, κατ' αρχήν, πρόσφορο και αποτελεσματικό για την επίτευξη των επιδιωκόμενων από τον κανονισμό 561/2006 σκοπών της βελτιώσεως των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων και της οδικής ασφάλειας, η ακινητοποίηση οχήματος το οποίο ανήκει σε επιχείρηση μεταφορών που δεν κρίθηκε υπεύθυνη στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας βαίνει πέραν του αναγκαίου για την επίτευξη των σκοπών αυτών μέτρου.
- 46 Υπάρχουν πράγματι, όπως επισήμανε η Επιτροπή στο σημείο 43 των παρατηρήσεών της, εξίσου αποτελεσματικά αλλά λιγότερο περιοριστικά και δυσανάλογα επαχθή μέτρα έναντι του δικαιώματος ιδιοκτησίας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται, ιδίως, η αναστολή, η ανάκληση ή ο περιορισμός της άδειας κυκλοφορίας του οδηγού έως την καταβολή του προστίμου. Το μέτρο αυτό παρέχει στην επιχείρηση μεταφορών τη δυνατότητα να ορίσει άλλον οδηγό, ο οποίος θα είναι σε θέση να οδηγήσει το συγκεκριμένο όχημα και τούτο ανεξαρτήτως της καταβολής του προστίμου.
- 47 Όσον αφορά την επιταγή περί αποτελεσματικότητας και περί του αποτρεπτικού αποτελέσματος του οικείου μέτρου, που απορρέει από το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 18 του κανονισμού αυτού, επισημαίνεται ότι ένα μέτρο πληροί τα κριτήρια αυτά όταν παρακινεί τους μετέχοντες στην οδική κυκλοφορία να αποφεύγουν τις κυρώσεις και, σε περίπτωση επιβολής προστίμου, να το καταβάλλουν το συντομότερο δυνατό. Το αποτρεπτικό αποτέλεσμα είναι μεγαλύτερο όταν ο οφειλέτης του προστίμου είναι και ο ιδιοκτήτης του ακινητοποιημένου οχήματος. Η περίπτωση αυτή συντρέχει, μεταξύ άλλων, όταν ο παραβάτης είναι ταυτοχρόνως ο οδηγός και ο ιδιοκτήτης του οχήματος ή όταν επιβάλλονται κυρώσεις για ορισμένη παράβαση τόσο στον οδηγό όσο και στην επιχείρηση.
- 48 Στην υπόθεση της κύριας δίκης επιβλήθηκε πρόστιμο μόνο στον οδηγό, δεδομένου ότι η ευθύνη της επιχειρήσεως, η οποία δεν έλαβε μέρος στη διοικητική διαδικασία, δεν αποδείχθηκε ούτε καν εξετάστηκε. Εντούτοις, το προσωρινό μέτρο αφορά αποκλειστικώς την επιχείρηση αυτή, παρά το γεγονός ότι αυτή δεν διέπραξε καμία παράβαση. Στην εν λόγω περίπτωση, το προσωρινό μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος δεν είναι όντως αποτρεπτικό και αποτελεσματικό έναντι του οδηγού. Ένα άλλο μέτρο, όπως ιδίως η ανάκληση, η αναστολή ή ο περιορισμός της άδειας κυκλοφορίας του συγκεκριμένου οδηγού έως την καταβολή του προστίμου, θα ήταν, αντιθέτως, αποτρεπτικό και αποτελεσματικό και θα πληρούσε τις επιταγές της αρχής της αναλογικότητας.
- 49 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 561/2006 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει, ως προσωρινό μέτρο, την ακινητοποίηση οχήματος που ανήκει σε επιχείρηση μεταφορών, σε περίπτωση κατά την οποία, αφενός, ο οδηγός του εν λόγω οχήματος, τον οποίο απασχολούσε η επιχείρηση αυτή, το οδηγούσε κατά παραβίαση των διατάξεων του κανονισμού 3821/85 και, αφετέρου, η αρμόδια εθνική αρχή δεν διαπίστωσε ευθύνη της εν λόγω επιχειρήσεως, καθόσον ένα τέτοιο προσωρινό μέτρο δεν πληροί τις επιταγές της αρχής της αναλογικότητας.

Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος

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

Επί των δικαστικών εξόδων

- 51 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 (πέμπτο τμήμα) αποφαινεται:

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 αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει, ως προσωρινό μέτρο, την ακινητοποίηση οχήματος που ανήκει σε επιχείρηση μεταφορών, σε περίπτωση κατά την οποία, αφενός, ο οδηγός του εν λόγω οχήματος, τον οποίο απασχολούσε η επιχείρηση αυτή, το οδηγούσε κατά παραβίαση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, και, αφετέρου, η αρμόδια εθνική αρχή δεν διαπίστωσε ευθύνη της εν λόγω επιχειρήσεως, καθόσον ένα τέτοιο προσωρινό μέτρο δεν πληροί τις επιταγές της αρχής της αναλογικότητας.

(υπογραφές)