



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

9. veebruar 2012*

Maanteevedu — Sõidumeerikute kasutamist käsitlevate eeskirjade rikkumised —
Liikmesriikide kohustus kehtestada proportsionaalsed sanktsioonid — Kindla suurusega trahv —
Sanktsiooni proportsionaalsus

Kohtuasjas C-210/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Hajdú-Bihar Megyei Bíróság'i (Ungari) 19. oktoobri 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 3. mail 2010, menetluses

Márton Urbán

versus

Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees A. Tizzano, kohtunikud M. Safjan, M. Ilešič, E. Levits ja M. Berger (ettekandja),

kohtujurist: J. Mazák,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Ungari valitsus, esindajad: Z. Fehér, K. Szíjjártó ja G. Koós,
- Taani valitsus, esindaja: V. Pasternak Jørgensen,
- Austria valitsus, esindaja: E. Riedl,
- Euroopa Komisjon, esindajad: N. Yerrell ja K. Talabér-Ritz,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: ungari.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, lk 1), artikli 19 lõikeid 1 ja 4.
- 2 Käesolev eelotsusetaotlus on esitatud M. Urbáni ja Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága (Észak-Alföldi piirkondlik tolli- ja maksukeskus) vahelises vaidluses trahvi üle, mis määrati põhikohtuasja hageja juhitud raskeveoki sõidumeerikute salvestuslehtede kasutamist puudutavate nõuete rikkumise eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227), muudetud määrusega nr 561/2006 (edaspidi „määrus nr 3821/85“), artiklid 13–16 näevad ette tööandjate ja autojuhtide kohustused seoses sõidumeerikute ja salvestuslehtede kasutamisega.
- 4 Määruse nr 3821/85 artikli 15 lõike 5 kohaselt:

„Iga juht kannab oma salvestuslehele järgmised andmed:

 - a) salvestuslehe kasutamist alustades – oma perekonna- ja eesnime;
 - b) salvestuslehe kasutamise alguse ja lõpu kuupäeva ja koha;
 - c) iga sõiduki registreerimisnumbri, millele ta on määratud tööle, nii salvestuslehele kantud esimese reisi alguses ja ka salvestuslehe kasutamise ajal, kui tuleb sõidukit vahetada;
 - d) läbisõidumöödiku näit:
 - salvestuslehele kantud esimese reisi alguses,
 - salvestuslehele kantud viimase reisi lõpus,
 - tööpäeva jooksul sõiduki vahetamise korral (sõiduki näit, millele ta oli määratud, ja sõiduki näit, millele ta määratakse);
 - e) sõiduki mis tahes vahetamise aeg.”
- 5 Määruse nr 3821/85 artikkel 15 sätestab lõike 7 punktis c):

„Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendusvõimeline dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.”

6 Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõiked 1 ja 4 sätestavad:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. [...]

[...]

4. Liikmesriigid tagavad proportsionaalsete sanktsioonide süsteemi, mis võib hõlmata ka rahalisi sanktsioone, olemasolu juhuks, kui vedaja või temaga seotud kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatöövõtjad, alltöövõtjad ja autojuhtide vahendamise agentuurid rikuvad käesolevat määrust või määrust (EMÜ) nr 3821/85.”

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiivi 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, lk 35), artikli 9 lõiked 1 ja 3 näevad ette:

„1. Liikmesriigid võtavad ettevõtjate jaoks kasutusele riskiastme hindamise süsteemi, mis põhineb üksikute ettevõtjate poolt toime pandud määruste (EMÜ) nr 3820/85 või (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste arvul ja raskusastmel. [...]

[...]

3. Määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste esialgne nimistu on sätestatud III lisas.

Suuniste andmiseks määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste raskuste üle otsustamisel võib komisjon vajaduse korral ja kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusega teha algatusi suuniste kehtestamiseks rikkumiste üldise liigitamise kohta, jagades rikkumised kategooriatesse vastavalt nende raskusastmele.

[...]”.

Siseriiklik õigus

8 1988. aasta I. seadus transpordi kohta (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, *Magyar Közlöny* 2006/1; edaspidi „transpordiseadus”) § 20 lõiked 1 ja 4 olid rikkumise toimepanemise ajal kehtinud kujul sõnastatud järgmiselt:

„1. Trahvi on tasuma kohustatud käesolevas seaduses ning järgmistes eraldi õigusaktides kehtestatud õigusnormide rikkujad:

[...]

c) [määruses nr 561/2006], käesolevas seaduses ning 2001. aasta IX seadusega välja kuulutatud rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppes (AETR) juhtimisaja, töö vaheaja ja puhkeaja suhtes kehtestatud sätted;

d) nõukogu [määruses nr 3821/85] ning käesolevas seaduses autovedudel kasutatavate sõidumeerikute ja tahhograafi ketaste kasutamise kohta kehtestatud sätted;

[...]

4. Lõikes 1 sätestatud õigusnormide rikkujatele võib määrata trahvi vahemikus 50 000–800 000 forintit. Teatavate õigusnormide rikkumise korral määratavad trahvisummad kehtestatakse eraldi õigusaktis. Kui lõikes 1 nimetatud sätete rikkumise eest vastutavad mitu isikut, tuleb määratud trahvisumma asjaomaste isikute vastutuse põhjal nende vahel jagada.

[...]”.

- 9 Transpordiseaduse § 20 lõikes 4 mainitud ja põhikohtuasja asjaoludele kohaldatav eraldi õigusakt on valitsuse 31. märtsi 2007. aasta määrus nr 57/2007 maanteevedude ja reisijateveoga seotud teatud õigusnormide rikkumise korral määratavate trahvide kohta (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet; *Magyar Közlöny* 2007/39; edaspidi „valitsuse määrus nr 57/2007”).

- 10 Valitsuse määruse nr 57/2007 § 1 lõige 1 sätestab:

„Seaduse § 20 lõike 1 sätete rikkumise korral määratakse haldusmenetluses §-des 2–10 kehtestatud trahv.”

- 11 Valitsuse määruse nr 57/2007 § 5 lõige 1 sätestab:

„1. Isik, kes rikub [transpordiseaduse] § 20 lõike 1 punktis d nimetatud õigusnormi, on kohustatud maksma trahvi 4. tabelis kehtestatud summas.

Kui kontrolli teostav ametisutus tuvastab punktis 1 osutatud dokumendil puudusi, kuid see kontrolli teostamise päeval kehtinud puudulik dokument esitatakse nimetatud ametiasutusele kaheksa päeva jooksul pärast kontrolli teostamise päeva, vähendatakse ettenähtud trahvisummat 50% võrra.”

- 12 Põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal oli 4. tabel järgmine:

nr	Tegevus või dokumentatsiooni puudused, mille eest on ette nähtud trahv	Õiguslik alus	Trahvisumma (forintites)
3	Salvestuslehtede kasutamist puudutavate nõuete rikkumine	Määruse nr 3821/85 artiklid 13–16	100 000

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 13 Debreceni tolliameti büroo patrull teostas 25. märtsil 2009 Ártándi piiriületuspunktis maanteekontrolli ning uuris selle raames M. Urbáni juhitava Ungaris registreeritud ning Ungarist Rumeeniasse teel olnud raskeveoki sõidumeerikuid ja salvestuslehti. Kontrolli käigus ei ilmnenud sõidumeeriku kasutamisel puudusi. See-eest ei olnud M. Urbáni esitatud 15-st salvestuslehest ühel märgitud läbisõidumõõdiku näitu reisi lõpus.
- 14 Seetõttu määras esimese astme tolliasutus 25. märtsi 2009. aasta otsusega M. Urbánile salvestuslehtede kasutamise nõuete rikkumist käsitlevate normide alusel 100 000 forintit (mis kõnealusel kuupäeval vastas umbes 332 eurole) suuruse haldustrahvi.
- 15 M. Urbán esitas selle otsuse peale vaide, milles taotles määratud trahvi tühistamist või summa vähendamist, väites, et määratud trahv tundub etteheidetavat näidu kandmata jätmist arvestades ebaproportsionaalne, kuna läbisõidumõõdiku seis oli veolehele märgitud.

- 16 Põhikohtuasja kostja kui teise astme haldusasutus jättis 12. mail 2009 vaide rahuldamata, nentides, et alama astme haldusasutus oli õigesti kohaldanud valitsuse määruse nr 57/2007 § 5 lõiget 1 ning selles sättes osutatud 4. tabeli punkti 3, milles on kirjas rikkumise objektiivsed tunnused ning tolliametile määramiseks ette nähtud vastav trahvisumma.
- 17 M. Urbán esitas selle otsuse peale Hajdú-Bihar Megyei Bíróságile (Hajdú-Bihari maakonnakohus) kaebuse, milles taotles otsuse kehtetuks tunnistamist. Ta kordas vaides esitatud argumente ning väitis, et lõpliku läbisõidumõeldiku näidu puudumine sõidumeeriku salvestuslehel viimase reisi lõpus ei tähenda mingil moel rikkumist, kuna veolehel on lõplik läbisõidunäit märgitud. Salvestuslehel puuduolevat teavet oleks võinud kõnealusel lehel esitatud andmete põhjal täpselt järele kontrollida.
- 18 Neil asjaoludel tekkis Hajdú-Bihar Megyei Bíróságil kahtlusi, kas valitsuse määruses nr 57/2007 ette nähtud sanktsioonide süsteem on määruses nr 3821/85 ja määruses nr 561/2006 nimetatud eesmärgiga proportsionaalne, ning otsustas kohtuliku arutamise peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas määruse [nr 561/2006] artikli 19 lõigetes 1 ja 4 nimetatud proportsionaalsuse nõudega on kooskõlas selline sanktsioonide süsteem, mis näeb määruse [nr 3821/85] kõikide artiklites 13–16 sätestatud õigusnormide rikkumise korral kohustuslikult ette kindla suurusega trahvi 100 000 forintit määramise?
 2. Kas selline sanktsioonide süsteem, milles trahvisumma ei sõltu toimepandud õigusrikkumise raskusest, on kooskõlas proportsionaalsuse nõudega?
 3. Kas selline sanktsioonide süsteem, milles õigusrikkujatele ei ole ette nähtud ühtegi vastutuse välistamise tingimust, on kooskõlas proportsionaalsuse nõudega?
 4. Kas selline sanktsioonide süsteem, milles ei arvestata õigusrikkujate isikuga seotud asjaolusid, on kooskõlas proportsionaalsuse nõudega?”

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene ja teine küsimus

- 19 Esimese ja teise küsimusega, mida tuleb käsitleda koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus sanktsioonide süsteem – nagu see, mis on kehtestatud valitsuse määrusega nr 57/2007 –, milles nähakse kõikide määruse nr 3821/85 artiklites 13–16 sätestatud salvestuslehtede kasutamist käsitlevate õigusnormide rikkumise korral selle raskusastmest olenemata ette kindla suurusega trahvi määramine.
- 20 Kõigepealt tuleb meenutada, et määruse nr 561/2006 põhjenduse 27 kohaselt on juhtimisaja ja puhkeaja suhtes kehtestatud sätete selge ja tõhusa rakendamise huvides soovitatav tagada nende sätete ühetaolisus, mis käsitlevad veoettevõtjate ja autojuhtide vastutust käesoleva määruse rikkumise eest, selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.
- 21 Selles osas kohustab kõnealuse määruse artikli 19 lõige 1 liikmesriike kehtestama „käesoleva määruse ja määruse [...] nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid [...] [, mis] peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad”.

- 22 Samas tuleb nentida, et kõnealune määrus ei sisalda täpsemaid eeskirju nimetatud siseriiklike sanktsioonide kehtestamise kohta ega kehtesta muu hulgas asjaomaste sanktsioonide proportsionaalsuse hindamise sõnaselget kriteeriumi.
- 23 Väljakujunenud kohtupraktikas on aga sedastatud, et kui liidu õigusnorme ei ole ühtlustatud karistuste valdkonnas, mida nendes õigusnormides sätestatud tingimuste rikkumise korral kohaldatakse, siis on liikmesriigid pädevad valima sanktsioonid, mida nad peavad sobivaks. Kuid liikmesriigid on kohustatud nimetatud pädevust teostama liidu õigust ja selle aluspõhimõtteid ning seega proportsionaalsuse põhimõtet järgides (vt eelkõige 12. juuli 2001. aasta otsus kohtuasjas C-262/99: Louloudakis, EKL 2001, lk I-5547, punkt 67, ja 29. juuli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-188/09: Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski (EKL 2010, lk I-7639, punkt 29).
- 24 Nii ei tohi põhikohtuasjas käsitletavad karistusmeetmed, mis on siseriiklike õigusnormide kohaselt lubatud, minna kaugemale sellest, mis on asjaomase õigusnormiga seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks sobiv ja vajalik, ning juhul kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb rakendada kõige vähem piiravat meetet, ning tekitatud piirangud peavad olema vastavuses seatud eesmärkidega (vt selle kohta 9. märtsi 2010. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-379/08 ja C-380/08: ERG jt (EKL 2010, lk I-2007, punkt 86).
- 25 Määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 raames on eesmärkideks ühelt poolt parandada nende autojuhtide töötingimusi, kelle suhtes nimetatud määrused on kohaldatavad, ja liiklusohutust üldisemalt, ning teiselt poolt kehtestada ühetaolised eeskirjad autojuhtide juhtimisaja ja puhkeaja ning nende kontrolli suhtes.
- 26 Selleks näevad nimetatud määrused ette rea meetmeid, muu hulgas ühetaolised eeskirjad autojuhtide juhtimisaja ja puhkeaja ning nende kontrolli suhtes, mille järgimist peavad tagama liikmesriigid, kohaldades kõigi nende määruserikkumiste suhtes sanktsioonide süsteemi.
- 27 Esimesele ja teisele küsimusele, nagu need on käesoleva kohtuotsuse punktis 19 ümber sõnastatud, tuleb vastata neid põhimõtteid arvestades.
- 28 Käesoleval juhul tuleb märkida, et transpordiseaduse § 20 lõikes 4 nähakse ette 50 000–800 000 forinti suurune trahv määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 sätete mis tahes rikkumise eest. Samuti tuleb täpsustada, et see säte volitab pädevaid ametiasutusi määrama trahvisumma kindlaks sõltuvalt õigusrikkumise olemusest ja raskusest.
- 29 Samas kehtestatakse valitsuse määruse nr 57/2007 § 5 lõikes 1 kindla suurusega trahv 100 000 forintit kõigi määruse nr 3821/85 artiklites 13–16 sätestatud salvestuslehtede kasutamist puudutavate õigusnormide rikkumiste eest, eristamata eri rikkumiste olemust ja raskust.
- 30 Tuleb nentida, et kuigi selline süsteem, nagu on käsitluse all põhikohtuasjas, võib näida määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 eesmärkide saavutamiseks sobiv, läheb see asjaomaste määrustega seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks vajalikust siiski kaugemale.
- 31 Määruse nr 3821/85 artikli 15 lõikest 5 tuleneb tõesti, et autojuht peab oma salvestuslehele kandma läbisõidumõõdiku „näidu [...] viimase reisi lõpus”.
- 32 Selle märkimata jätmist tuleb aga vastupidi Ungari väidetele pidada pisirikkumiseks.
- 33 Nagu komisjon õigesti märkis, ei ole määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 rikkumised kõik sama raskusastmega. Rikkumisi, mis võivad takistada autojuhtide töötingimuste ja liiklusohutusnõuete järgimise tõhusat kontrolli, ei saa paigutada pisirikkumistega samasse kategooriasse, kuna nendega, olgugi et rikutakse asjaomaste määruste sätteid, ei takistata siiski liidu õigusnormides ettenähtud kohustuste järgimise kontrollimist.

- 34 Selles osas on määruse nr 3821/85 artikli 15 lõikes 7 sätestatud kohustuse: „volitatud kontrolliametniku nõudmisel peab juht esitama jooksva nädala salvestuslehed ning igal juhul eelmise nädala viimase sõidupäeva salvestuslehe” rikkumine, nagu komisjon samuti märkis, raskem, kui kõnealuse määruse selle artikli 15 lõike 1 rikkumine, mille kohaselt autojuhid ei tohi kasuta määratud või rikutud salvestuslehti ning peavad salvestuslehti piisavalt kaitsma.
- 35 Analoogiliselt tuleb nentida, et sellel, kui autojuht on jätnud salvestuslehele läbisõidumõõdiku näidu viimase reisi lõpus kandmata, on samas artiklis 15 loetletud muid kohustusi arvestades liiklusohutusele minimaalne või isegi olematu mõju.
- 36 Seda järeldust kinnitab asjaolu, et komisjon võttis direktiivi 2006/22 artikli 9 lõikele 3 tuginedes 30. jaanuaril 2009 vastu direktiivi 2009/5/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ III lisa (ELT L 29, lk 45), millega kehtestatakse suunised määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 sätete rikkumise üldise liigitamise kohta, jagades rikkumised kategooriatesse vastavalt nende raskusastmele.
- 37 Kuigi vastab tõele, et määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 sätete eri rikkumiste kategooriateks jaotamise ideed täpsustati alles hiljem, direktiivi 2006/22 ja direktiivi 2009/5 kaudu, mis seetõttu ei ole põhikohtuasja asjaoludele kohaldatav, siis tuleb siiski nentida, et nimetatud idee tulenes kaudselt vähemalt juba määrusest nr 561/2006. Nimetatud määruse põhjenduses 26 osutatakse „[l]iikmesriikide kasutuses olevate võimalike meetmete [paketile]”.
- 38 Peale selle märgitakse kõnealuses III lisas, milles jaotatakse määruse nr 561/2006 sätete rikkumised ja määruse nr 3821/85 sätete rikkumised rühmadeks, iga kohustuste liigi kohta selle õiguslik alus, rikkumise liik ja raskusaste. Viimased on rühmitatud kolme raskusastmesse: „väga rasked rikkumised”, „rasked rikkumised” ja „pisirikkumised”.
- 39 Määruse nr 3821/85 sätete rikkumise osas tuuakse asjaomases lisas välja andmete üles märkimise kohustuse rikkumine: „salvestuslehele ei ole kantud läbisõidumõõdiku näitu (reisi lõpp)”, mille õiguslik alus on määruse nr 3821/85 artikli 15 lõige 5. Seda rikkumist peetakse „pisirikkumiseks”.
- 40 Kuigi liikmesriigid peavad juhuks, kui reisi lõpus on jäetud läbisõidumõõdiku näit märkimata, nägema ette sanktsioonid, tuleb nentida, et see mäрге ei ole juhtimis- ja puhkeaja eeskirjade järgimise kontrollimiseks hädavajalik. Samuti ei kujuta selle märkimata jätmise liiklusohutusele samasugust ohtu kui muud kategooria „Sisestatavad andmed” sätete rikkumised.
- 41 Seetõttu tundub kindla suurusega trahvi kohaldamine kõigi salvestuslehe kasutamist puudutavate eeskirjade rikkumise korral, ilma et seda summat saaks vastavalt rikkumise raskusele moduleerida, liidu õigusnormide eesmärki arvestades ebaproportsionaalne.
- 42 Lisaks tuleb märkida, et Ungari seadusandja võttis 29. juulil 2009 vastu valitsuse määruse nr 156/2009, mis ei ole põhikohtuasjale kohaldatav, kuid millega tunnistati valitsuse määrus nr 57/2007 kehtetuks ja mis jõustus 1. augustil 2009.
- 43 Nimetatud valitsuse määrusega kehtestatud uus sanktsioonide süsteem näeb praegu ette trahvisumma moduleerimise vastavalt määruse nr 3821/85 artiklite 13–16 sätete rikkumise raskusele. Põhikohtuasjas uuritud rikkumisega analoogiliste rikkumiste korral nähakse valitsuse määruses ette 30 000 forinti suuruse trahvi määramine ning neid rikkumisi liigitatakse „pisirikkumisteks”.
- 44 Arvestades eespool esitatud asjaolusid, tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus sanktsioonide süsteem – nagu see, mis on kehtestatud valitsuse määrusega nr 57/2007 –, milles nähakse kõikide määruse nr 3821/85 artiklites 13–16 sätestatud salvestuslehtede kasutamist käsitlevate õigusnormide rikkumise korral selle raskusastmest olenemata ette kindla suurusega trahvi määramine.

Kolmas ja neljas küsimus

- 45 Kolmanda ja neljanda küsimusega, mida tuleb käsitleda koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus ühelt poolt selline sanktsioonide süsteem, nagu on käsitletud põhikohtuasjas ja milles nähakse õigusrikkujate suhtes ette objektiivne vastutus, ning teiselt poolt selle süsteemiga ette nähtud sanktsioonide raskus.
- 46 Alustuseks tuleb meenutada, et toimikust nähtuvalt ei tohi valitsuse määruse nr 57/2007 § 5 lõiget 1 rakendama volitatud siseriiklikud ametiasutused muuta vastava juhtumi konkreetseid asjaolusid arvesse võttes ette nähtud kindla suurusega trahvi summat ning seega summat vastavatele asjaoludele kohandada.
- 47 Esiteks mis puutub sellesse, kas objektiivse vastutuse kehtestamine on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, siis tuleb nentida, et Euroopa Kohus on juba sedastanud, et selline autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide valdkonda kuuluva määruse rikkumiste sanktsioneerimise süsteem ei ole iseenesest ühenduse õigusega vastuolus (vt selle kohta 10. juuli 1990. aasta otsus kohtuasjas C-326/88: Hansen (EKL 1990, lk I-2911, punktid 14–19, ning 2. oktoobri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-7/90: Vandevenne jt (EKL 1991, lk I-4371, punktid 16 ja 17; vt analoogia alusel seoses muude valdkondadega 27. veebruari 1997. aasta otsus kohtuasjas C-177/95: Ebony Maritime ja Loten Navigation (EKL 1997, lk I-1111, punkt 36).
- 48 Euroopa Kohtu sõnul ei ole objektiivse vastutuse süsteemi kehtestamine taotletavate eesmärkide suhtes ebaproportsionaalne, kui see süsteem ajendab asjaomaseid isikuid määruse sätteid järgima ja kui taotletavad eesmärgid vastavad üldisele huvile, mis võib õigustada sellise süsteemi kehtestamist (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Hansen, punkt 19).
- 49 Kohtupraktikat arvestades tuleb seejärel meenutada, et määrus nr 3821/85 paneb sõidumeerikuid puudutavate kohustuste täitmise vastutuse just autojuhtidele. Salvestuslehtede kasutamist puudutavad määruse sätted määravad täpselt kindlaks viisi, kuidas juhid peavad vajaliku teabe nagu läbisõidumõõdiku näidu lehele kandma. Nii tuleb määruse artikli 15 lõike 5 punkti d teise taande järgi kanda läbisõidumõõdiku näit salvestuslehele viimase reisi lõpus.
- 50 Ungari õigusnormide kohaselt on seda kohustust rikutud, kui salvestuslehele ei ole läbisõidumõõdiku näitu viimase reisi lõpus kantud. Rikkumise vältimiseks peab autojuht seega täitma määruses nr 3821/85 kindlaks määratud kohustusi.
- 51 Kuna ühelt poolt ajendab objektiivse vastutuse süsteem autojuhte määruse nr 3821/85 sätteid järgima ning kuna teiselt poolt vastavad liiklusohutus ja autojuhtide sotsiaalsete tingimuste parandamine üldisele huvile, siis võib Ungaris õigusnormidega kehtestatud objektiivse vastutuse süsteem olla õigustatud.
- 52 Seetõttu ei ole niisuguse objektiivse vastutuse süsteemi ettenägemine nagu põhikohtuasjas käsitletav, millega sanktsioneeritakse asjaomase määruse rikkumist, iseenesest liidu õigusega vastuolus.
- 53 Teiseks, mis puutub põhikohtuasjas käsitletava sanktsioonide süsteemiga ette nähtavasse trahvi raskusastmesse, siis tuleb meenutada käesoleva kohtuotsuse punktides 23 ja 24 osutatud kohtupraktikat, mille kohaselt on liikmesriigid pädevad valima sanktsioonid, mida nad peavad sobivaks. Liikmesriigid on aga kohustatud nimetatud pädevust teostama liidu õigust ja selle aluspõhimõtteid ning seega proportsionaalsuse põhimõtet järgides. Seega ei tohi karistusmeetmed minna kaugemale sellest, mis on asjaomase õigusnormiga seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks vajalik, ning need peavad olema seatud eesmärkidega vastavuses.

- 54 Selles osas tuleb aga märkida, et proportsionaalsuse põhimõte seab liikmesriikide tegevusele raamid mitte üksnes rikkumise koosseisuliste tunnuste ja trahvi raskusastet puudutavate eeskirjade kindlaksmääramisel, vaid ka seoses nende asjaolude hindamisega, mida võib trahvi määramisel arvestada.
- 55 Pärast sellist täpsustust tuleb nentida, et määruse nr 3821/85 ja määruse nr 561/2006 rikkumisi sanktsioneerima pädevate siseriiklike ametiasutuste kohustus määrata kindla suurusega trahv summas 100 000 forintit, ilma et neil asutustel oleks võimalik võtta arvesse konkreetse juhtumi asjaolusid ning vajaduse korral vähendada trahvi suurust, ei vasta käesoleva kohtuotsuse punktides 23 ja 24 osundatud kohtupraktikas esitatud tingimustele.
- 56 Seetõttu tundub, et Ungari sanktsionisüsteem on ebaproportsionaalne põhikohtuasjas käsitletava juhtumi korral, kus kontrollitud 15-st salvestuslehest ühel ilmnes puudus, nimelt ei olnud läbisõidumõõdiku näitu viimase reisi lõpus sinna kantud. Lisaks ilmneb Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et põhikohtuasjas käsitletavat andmete sissekandmise puudust ei saa rikkumiseks pidada, kuna salvestuslehel puuduvad andmed olid kantud hoopis veolehele.
- 57 Seoses ühelt poolt tingimusega, mille kohaselt karistusmeede ei tohi minna kaugemale sellest, mis on põhikohtuasjas käsitletava õigusnormiga seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks vajalik, tuleb nentida, et siseriiklikel pädevatel ametiasutustel on võimalik taotletavad eesmärgid saavutada ka vähem piiravate meetmetega, kuna tegelikult ei ohusta toime pandud rikkumine määrusega nr 3821/85 ja määrusega nr 561/2006 ette nähtud liiklusohutust ning autojuhtide töötingimusi puudutavaid eesmäärke.
- 58 Seoses teiselt poolt tingimusega, mille kohaselt karistusmeede peab olema kõnealuste eesmärkidega vastavuses, tuleb nentida, et nagu tuleneb eelotsusetaotlusest, on kõnealuse trahvi summa peaaegu võrdväärne Ungari palgatöötaja kuu kestmise netosissetulekuga. Seetõttu näib sanktsiooni raskus põhikohtuasjas toime pandud rikkumisega võrreldes ebaproportsionaalne.
- 59 Eeltoodut arvestades tuleb kolmandale ja neljandale küsimusele vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus niisugune sanktsioonide süsteem nagu see, mis on kehtestatud valitsuse määrusega nr 57/2007, milles nähakse õigusrikkujate suhtes ette objektiivne vastutus. See-eest tuleb nimetatud nõuet tõlgendada nii, et sellega on vastuolus asjaomase süsteemiga ette nähtud sanktsiooni raskus.

Kohtukulud

- 60 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85) artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus sanktsioonide süsteem – nagu see, mis on kehtestatud valitsuse 31. märtsi 2007. aasta määrusega nr 57/2007 maanteevedude ja reisijateveoga seotud teatud õigusnormide rikkumise korral määratavate trahvide kohta (a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm.

Rendelet) –, milles nähakse kõikide määruse (EMÜ) nr 3821/85 artiklites 13–16 sätestatud salvestuslehtede kasutamist käsitlevate õigusnormide rikkumise korral selle raskusastmest olenemata ette kindla suurusega trahvi määramine.

- 2. Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetes 1 ja 4 käsitletud proportsionaalsuse nõuet tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus niisugune sanktsioonide süsteem nagu see, mis on kehtestatud valitsuse 31. märtsi 2007. aasta määrusega nr 57/2007 maanteevedude ja reisijateveoga seotud teatud õigusnormide rikkumise korral määratavate trahvide kohta, milles nähakse õigusrikkujate suhtes ette objektiivne vastutus. See-eest tuleb nimetatud nõuet tõlgendada nii, et sellega on vastuolus asjaomase süsteemiga ette nähtud sanktsiooni raskus.**

Allkirjad