



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

9. juuni 2016\*

Eelotsusetaotlus — Maanteevedu — Määrus (EU) nr 561/2006 — Sõidukijuhi vastutus sõidumeeriku kasutamise kohustuse rikkumiste korral

Kohtuasjas C-287/14,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Gyulai törvényszéki (Gyula kohus, Ungari) 4. juuni 2014. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. juunil 2014, menetluses

**Eurospeed Ltd**

*versus*

**Szegedi Törvényszék,**

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: E. Levits kuuenda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud M. Berger (ettekandja) ja S. Rodin,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Eurospeed Ltd, esindaja: *ügyvéd* D. Irinkov,
- Ungari valitsus, esindajad: M. Z. Fehér, G. Szima ja M. Bóra,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* G. Galluzzo,
- Euroopa Komisjon, esindajad: L. Havas ja J. Hottiaux,

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

on teinud järgmise

\* Kohtumenetluse keel: ungari.

### otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada liikmesriikide vastutuse põhimõtet üksikisikutele Euroopa Liidu õiguse rikkumisega tekitatud kahju korral, ning küsimust, 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 10 lõiget 3.
- 2 Taotlus on esitatud Eurospeed Ltd ja Szegedi törvénytörvény (Szegedi kohus, Ungari) vahelises vaidluses sellise kahju hüvitamise üle, mille on põhjendanud selle kohtu poolt Eurospeedi kolmele töötajale – kelle õigustesse see äriühing on astunud – määrusest nr 561/2006 tulenevate kohustuste rikkumiste eest määratud trahvid.

### Õiguslik raamistik

#### *Liidu õigus*

- 3 Määruse nr 561/2006 põhjendustes 17, 27 ja 31 on kirjas:
  - „(17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahenädalase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeperioodi vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeperiood ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkematust puhkeperioodist. Kuna nimetatud sätetega on tagatud kohane puhkeaeg, ei ole vähendatud ööpäevaste puhkeperioodide hüvitussüsteem enam vajalik, arvestades sätete praktilise rakendamisega seotud viimaste aastate kogemusi.
  - [...]
  - (27) Selge ja tõhusa rakendamise huvides on soovitatav tagada nende sätete ühetaolisus, mis käsitlevad veoettevõtjate ja sõidukijuhtide vastutust käesoleva määruse rikkumise eest. Selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.
  - [...]
  - (31) [Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227)] tuleks muuta, et väljendada veoettevõtjate ja juhtide eriomaseid kohustusi selgemalt ning edendada õiguskindlust ja maksimaalsete sõiduaegade ja puhkeperioodide piirmäärade jõustamist teedel korraldatavate kontrollide ajal.“
- 4 Määruse nr 561/2006 artikli 9 lõige 2 sätestab:
  - „Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalas oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, mis ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele.“

5 Määruse nr 561/2006 artikli 10 lõigetes 1, 2 ja 3 on sätestatud:

„1. Veoettevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiade kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust ja/või soodustada käesoleva määruse rikkumist.

2. Veoettevõtja korraldab lõikes 1 nimetatud juhtide töö nii, et juhid saavad kinni pidada [...] määrusest [...] nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatükist. Veoettevõtja peab juhti nõuetekohaselt juhendama ja regulaarselt kontrollima määruse [...] nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatüki täitmist.

3. Veoettevõtja vastutab oma sõidukijuhtide rikkumiste eest ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.

Ilma et see piiraks liikmesriigi õigust võtta veoettevõtjat piiramatu vastutusele, võivad liikmesriigid selle vastutuse siduda lõigetes 1 ja 2 toodud sätete rikkumisega. Liikmesriigid võivad kaaluda kõiki tõendeid, mis võivad tõendada asjaolu, et veoettevõtjat ei saa toimepandud rikkumise eest põhjendatult vastutusele võtta.“

6 Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigete 1 ja 2 kohaselt:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse [...] nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse [...] nr 3821/85 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud meetmetest ja sanktsioone reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Komisjon teavitab sellest liikmesriike.

2. Liikmesriik võimaldab asjaomastel ametiasutustel määrata sanktsioon veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.

Erandina, kui tuvastatakse rikkumine:

- mida ei pandud toime asjaomase liikmesriigi territooriumil ja
- mille pani toime veoettevõtja, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis, või juht, kelle töökoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis,

võivad liikmesriigid kuni 1. jaanuarini 2009 sanktsioonide määramise asemel teavitada rikkumisest selle liikmesriigi või kolmanda riigi pädevat ametiasutust, kus asub vedaja asukoht või juhi töökoht.“

7 Vastavalt määruse nr 561/2006 artikli 22 lõikele 3:

„Liikmesriigid edastavad komisjonile regulaarselt olulise teabe käesoleva määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta; komisjon teeb nimetatud teabe elektroonilisel kujul kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.“

- 8 Määruse nr 3821/85, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 561/2006 (ELT 2006, L 102, lk 1) (edaspidi „määrus nr 3821/85 muudetud redaktsioonis“), artikli 15 lõige 7 sätestab:

„a) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga I lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

- i) jooksva nädala salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 15 päeval kasutatud salvestuslehed;
- ii) juhikaardi, kui tal on see olemas, ja
- iii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega [...] nr 561/2006.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmavad alapunktides i ja iii osutatud ajavahemikud siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

b) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga IB lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

- i) talle kuuluv juhikaart,
- ii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega [...] nr 561/2006, ja
- iii) salvestuslehed punktis 1 osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmab alapunktis ii osutatud ajavahemik siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

c) Volitatud kontrolliametnik võib määruse [...] nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendusvõimelist dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sätte, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.“

### *Ungari õigus*

- 9 1988. aasta I liiklusseaduse (közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény; edaspidi „liiklusseadus“) artikkel 20 sätestab:

„(1) Käesoleva seaduse, eriseaduste sätete ja ühenduse õigusaktide rikkumiste eest, mis puudutavad alljärgnevat, karistatakse trahviga:

[...]

d) sõidumeeriku ja tahhograafi ketaste ning digitaalse tahhograafi mälukaartide kasutamisel maanteetranspordis,

[...]

(2) Trahvi võivad määrata (sõltuvalt nende järelevalvepädevusest, mis on määratletud lõikes 11): liiklusjärelevalve inspeksioon, politsei, toll, päästeteenistus, tööhõiveinspeksioon ja avaliku ruumi järelevalve inspeksioon.

(3) Kui käesolevas artiklis ei sätestata teisiti, kohaldatakse lõikes 2 nimetatud järelevalveasutuste trahvi määramise menetluse suhtes eriseaduste sätteid.

(4) Igale isikule – välja arvatud sellise erasõiduki üürija või juht, mis on üüritud autoparki omavalt ettevõtjalt registreerimisloivu seaduse tähenduses, kui sõiduki registreerimisloiv on tasutud ja erasõiduki juht tõendab seda, esitades tolli väljastatud tõendi –, kes rikub mõnda lõike 1 punktidest a–j ja l, võidakse määrata trahv 10 000–800 000 [Ungari (HUF)] forintit ja punktis k viidatud juhul trahv 10 000–300 000 [Ungari forintit]. Eriseaduses määratakse kindlaks suurim trahvisumma, mis erinevate normide rikkumise eest võidakse määrata, ning samuti trahvisumma, mis võidakse ühes menetluses mitme rikkumise eest määrata. Trahvi ei määrata juhul, kui rikkumisest on möödunud kaks aastat (aegumine).

(5) Eespool nimetatud rikkumis(t)e eest vastutav isik on kohustatud trahvi tasuma. Kui võib tuvastada mitme isiku süü, siis peavad nad kindlaksmääratud trahvisumma tasuma eriseaduse sätte alusel proportsionaalselt vastavalt iga isiku vastutusele. Kui isikute osi vastutusest ei ole võimalik kindlaks teha, jaotub maksmise kohustus võrdselt. Trahvi tasumise kohustust ei saa tuvastada, kui esineb mõjuv põhjus, mis ei olene maanteevedu teostavast isikust ning mida see isik ette ei näinud ega saanud mõistlikult ette näha.

[...]“

- 10 Liiklusseaduse artikli 48 lõike 3 punkti a alapunktis 15 andis seadusandja valitsusele volituse määrata valitsuse dekreedis kindlaks eelkõige „trahvide summad, mida võidakse maanteekaubavedu, puitlastivedu ja teatavaid maanteeliiklust reguleerivate sätete rikkumise eest määrata, ning üldised eeskirjad järelevalveasutustele nende trahvimääramise pädevuse teostamisel“.
- 11 Valitsuse 29. juuli 2009. aasta dekreet nr 156/2009, milles määratakse kindlaks trahvisummad, mis võidakse määrata teatavate kaupade ja reisijate vedu ning maanteeliiklust reguleerivate sätete rikkumise eest ja ametiasutuste ülesanded trahvi määramisel (közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotalással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009) (edaspidi „valitsuse dekreet nr 156/2009“), näeb ette järgmist:

„Kui seadus või määrus ei näe ette teisiti, peab [liiklusseaduse] artikli 20 lõike 1 punkti a arvestades vastavalt käesoleva dekreedis lisale 4 määratud trahvisumma tasuma isik, kes rikkus sõidumeerikuid ja tahhograafi kettaid ning nende kasutamist käsitlevat sätet, mis on ette nähtud:

[...]

e) määruuses [nr 3821/85].

[...]“

- 12 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on valitsuse dekreet nr 156/2009 sõnastatud järgmiselt:

„I2: Tegevus, mille eest trahv määratakse: sõidukijuht ei ole võimeline esitama konkreetse päeva kohta sõidumeerikul või juhikaardil salvestatud andmeid. Trahvisumma 400 000 [Ungari forintit]. Isik, kes on kohustatud trahvi tasuma: sõidukijuht.

I3: Tegevus, mille eest trahv määratakse: sõidukijuht ei ole võimeline esitama eelnenud 28 päeva kohta sõidumeerikul salvestatud andmeid. Trahvisumma: 400 000 [Ungari forintit]. Isik, kes on kohustatud trahvi tasuma: sõidukijuht; vedaja.“

- 13 Tsiviilkohtumenetluse seadustiku (Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény) artikli 340 lõige 1 näeb ette:

„Kohtuotsuse saab edasi kaevata vaid lõikes 2 ette nähtud erandjuhul.“

14 Kõnealuse seadustiku artikli 340/A lõige 2 sätestab:

„Kassatsiooni korras edasi kaevata ei saa [...]

[...]

b) trahvi määramise asjades [...], kui haldusasjas või trahvi määramise otsuses tuvastatud maksmise kohustus või kahjuhüvitis ei ületa 1 miljonit [Ungari forintit].“

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused**

- 15 Eurospeed on Bulgaarias asutatud veoettevõtja. Bulgaaria kodanikud Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev ja Stoyan Dimov töötavad seal sõidukijuhtidena.
- 16 Teekonnal Tšehhi Vabariigist Bulgaariasse kontrollisid Tšehhi Vabariigis registreeritud raskeveokeid, mida juhtisid käesoleva kohtuotsuse punktis 15 nimetatud isikud, Ungari–Rumeenia piiril Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (Csongrádi maksu- ja tollibüroo, Ungari) ametnikud.
- 17 Ivaylo Todorov Dishev ja Diyan Todorov Dishev ei olnud võimelised kontrolli käigus esitama tahhograafi kettaid ega käsikirjalisi andmeid nende tegevuse kohta viimase 28 päeva jooksul.
- 18 Neil asjaoludel leidis Csongrádi maksu- ja tollibüroo, et need kaks sõidukijuhti on rikkunud määruse nr 3821/85 (muudetud redaktsioonis) artikli 15 lõiget 7 ja määruse nr 561/2006 artikli 9 lõiget 2, ning määras kummalegi trahvi 400 000 Ungari forintit (ca 1280 eurot).
- 19 Stoyan Dimovi puhul, kes ei olnud võimeline esitama kehtivat dokumenti oma tegevuse kohta enne 12. aprilli 2013, mil ta Eurospeedi sõidukijuhina tööle võeti, leidis tollibüroo, et asjaomane isik oli rikkunud määruse nr 3821/85 (muudetud redaktsioonis) artikli 15 lõiget 7 ja määras talle trahvi 400 000 Ungari forintit (ca 1280 eurot).
- 20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (riikliku maksu- ja tolliameti piirkondlik maksu- ja tollibüroo, Ungari) kinnitas oma 30. ja 31. mai ning 3. juuni 2013. aasta otsustega Csongrádi maksu- ja tollibüroo otsuseid.
- 21 Põhikohtuasja sõidukijuhid esitasid otsuste peale kaebused Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróságile (Ungari haldus- ja töökohus). See kohus lükkas tagasi argumendi, mille kohaselt oleks trahvid tulnud määrata Eurospeedile, mitte aga sõidukijuhtidele.
- 22 Tsiviilkohtumenetluse seadustiku artiklite 340 ja 340/A kohaselt ei olnud Szegedi közigazgatási és munkaügyi bírósági (Ungari haldus- ja töökohus) otsuseid võimalik apellatsiooni ega kassatsiooni korras edasi kaevata.
- 23 Eurospeed, kes maksis oma töötajatele määratud trahvid ära, esitas siiski apellatsioonkaebuse Gyulai törvényszékile (Gyula kohus, Ungari) ja nõudis, et Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Ungari haldus- ja töökohus) hüvitaks liidu õiguse rikkumisega tekitatud kahju 1 248 000 Ungari forintit (ca 3992 eurot), mis katab trahvisummad, kohtulõivu ja selle summaga kaasneva viivise.
- 24 Eurospeed väidab muu hulgas, et Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Ungari haldus- ja töökohus) rikkus määruse nr 561/2006 artikli 10 lõiget 3, kui jättis tema töötajate esitatud kaebused rahuldamata, kuna trahvid oleks tulnud määrata mitte neile, vaid talle enesele. Eurospeed viitab oma

väite põhjenduseks mitmele siseriiklikule otsusele, millest tuleneb, et sellises olukorras tuleb trahv määrata mitte sõidukijuhile, vaid veoettevõtjale, kes on tema tööandja. Sõidukijuhti trahvitakse ainult juhul, kui veoettevõtja on vastutusest vabastatud.

- 25 Szegedi törvényszék (Szegedi kohus) – mille organisatsiooni üks osa Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság on – palub jätta kaebuse rahuldamata, leides, et Kúria (Ungari kõrgeim kohus) väljakujunenud kohtupraktikat arvestades võib trahvi määrata sõidukijuhile. Igal juhul on ta seisukohal, et õigusnormi rikkumine ei ole piisavalt oluline ja selge.
- 26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib muu hulgas, et juhul, kui määruse nr 561/2006 artikli 10 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et see ei luba, et liikmesriikide poolt sellest määrusest tulenevate kohustuste rikkumise eest ette nähtud karistused võidakse määrata vaid sõidukijuhile või mitte ainult sõidukijuhile, võib põhikohtuasjas käsitletavat normistikku pidada liidu õigusega vastuolus olevaks. Järelikult võib selle õiguse rikkumise korral tekkida liikmesriigi vastutus.
- 27 Neil asjaoludel otsustas Gyulai törvényszék (Gyulai kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas asjaolu, et liidu õiguse rikkumisest tuleneva kahju hüvitamise kohustus lasub liikmesriigil, välistab vastutust käsitlevate õigusnormide kohaldamise rikkumise tegelikult toime pannud liikmesriigi asutuse vastu sel alusel esitatud kahju hüvitamise hagi arutamisel?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, kas siis määruse nr 561/2006 artikli 10 lõige 3 välistab, et liikmesriik võtab vastu sellised siseriiklikud õigusnormid, milles on kehtestatud karistused määruses sätestatud kohustuste rikkumise eest lisaks veoettevõtjale ka õigusrikkumise tegelikult toime pannud sõidukijuhi suhtes?
3. Kui vastus teisele küsimusele on jaatav, kas halduskohtu pädevusega liikmesriigi kohtu otsust, mis põhineb määruse nr 561/2006 artikli 10 lõikega 3 vastuolus oleval liikmesriigi õigusel, tuleb lugeda selliseks otsuseks, mis on liidu õigusega ilmselgelt vastuolus?“

## Eelotsuse küsimuste analüüs

### *Teine küsimus*

- 28 Oma teise küsimusega, mis tuleb analüüsida esimesena, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määrust nr 561/2006 ja eelkõige selle artikli 10 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus siseriiklik normistik, mis selle asemel, et pidada sõidukijuhi poolt toime pandud määruse rikkumiste eest vastutavaks tema tööandjast veoettevõtjat, omistab vastutuse sõidukijuhile.
- 29 Eelotsusetaotlusest selgub, et Eurospeed ja eelotsusetaotluse esitanud kohus tõlgendavad määruse nr 561/2006 artikli 10 lõiget 3 nii, et see keelab karistada sõidukijuhti tema poolt toime pandud määruse rikkumiste eest.
- 30 Sellise tõlgendusega ei saa nõustuda.
- 31 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et nimetatud määruse artikli 19 lõige 2 sätestab, et liikmesriik võimaldab pädevatel ametiasutustel määrata karistus veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile kõnesoleva määruse rikkumise eest, mis tuvastati selle liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel karistust määratud.

- 32 Seega tuleneb selle sätte sõnastusest selgelt, et määrus nr 561/2006 paneb kindlaksmääratud kohustused nii veoettevõtjatele kui ka sõidukijuhtidele ja peab kumbagi vastutavaks nende konkreetsete kohustuste rikkumise eest, mille nad on ise toime pannud.
- 33 Sellega seoses ei saa vastupidi eelotsusetaotluse esitanud kohtu soovitusel väita, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 viitab ainult juhule, kus rikkumine on toime pandud teise liikmesriigi territooriumil. Kui selle määruse artikli 19 lõike 2 esimene lause näeb sõnaselgelt ette, et liikmesriikide pädevate asutuste võimalus määrata kõnesoleva määruse rikkumise eest karistus veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile on olemas „ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil“, tähendab see hoopis seda, et liikmesriigil on igal juhul õigus määrata tema territooriumil toime pandud rikkumise eest karistus kas ettevõtjale või sõidukijuhile või koguni mõlemale. Vastupidi eelotsusetaotluse esitanud kohtu tõlgendusele ei saa asjaolu, et nimetatud säte laiendab võimalust määrata karistusi väljaspool asjaomase liikmesriigi territooriumi toime pandud määruse nr 561/2006 rikkumiste eest, tõlgendada nii, et see piirab karistatavate rikkumiste ulatuse teise liikmesriigi territooriumil toime pandud rikkumistega.
- 34 Seda tõlgendust toetab muu hulgas ka määruse nr 561/2006 põhjendus 27, mille kohaselt on tõhusa rakendamise huvides soovitatav kehtestada ühetaolised sätted, mis käsitlevad veoettevõtjate ja sõidukijuhtide vastutust selle määruse rikkumise eest; selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal-, väärteo- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse. Selle põhjenduse sõnastusest tuleneb ühemõtteliselt, et liikmesriikidel on õigus näha ette sõidukijuhtide vastutus nimetatud määruse rikkumiste eest ning neil on kohaldatavate karistuste valikul kaalutusruum.
- 35 Määruse nr 561/2006 põhjenduse 31 kohaselt tuleks ka määrust nr 3821/85 muuta, et täpsustada veoettevõtjate ja juhtide eriomaseid kohustusi ning edendada õiguskindlust ja maksimaalsete sõiduaegade ja puhkeperioodide piirmäärade jõustamist teedel korraldatavate kontrollide ajal. Selle põhjenduse sõnastusest tuleneb, et määrus nr 561/2006, millega muudeti määrust nr 3821/85, puudutab eelkõige sõidukijuhte ja kohustusi, mida nad peavad viimati nimetatud määruse alusel täitma. Kuna ühelt poolt peavad liikmesriigid määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 1 kohaselt kehtestama selle määruse rikkumiste eest määratavaid karistusi reguleerivad sellised õigusnormid, et need karistused oleksid tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad, ning teiselt poolt ei välista see määrus sõidukijuhtide vastutust, siis tuleneb sellest, et liikmesriigid võivad ette näha õigusnorme, mis võimaldavad karistada ka ainult sõidukijuhte.
- 36 Lisaks on oluline märkida, et määruse nr 3821/85 (muudetud redaktsioonis) artikkel 15 kehtestab sõidukijuhtide kohustused ning viimased peavad neid täitma, vastasel korral tekib neil vastutus.
- 37 Teiseks, mis puutub eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud määruse nr 561/2006 artikli 10 lõikesse 3, siis tuleb tõdeda, et seda sätet, mis näeb ette veoettevõtjate vastutuse erinormid, ei saa tõlgendada eraldiseisvalt, vaid seda tuleb tõlgendada koosmõjus nimetatud määruse artikli 10 lõigetega 1 ja 2, mis panevad nendele ettevõtjatele kohustuse maksta sõidukijuhtidele tasu ja korraldada nende tööd. Kuigi määruse nr 561/2006 artikli 10 lõike 3 kohaselt on liikmesriikidel õigus omistada sõidukijuhtide toime pandud rikkumiste eest vastutus täies ulatuses veoettevõtjatele, ei tulene sellest ega ühestki muust selle määruse sättest, et liikmesriikidel oleks kohustus omistada kogu vastutus selliste rikkumiste eest veoettevõtjatele. Järelikult ei saa nimetatud määruse artikli 10 lõikest 3 järeldada, nagu oleks selle sättega vastuolus, kui liikmesriik võimaldab pädevatel ametiasutustel kohaldada seda määrust rikkunud sõidukijuhtidele karistusi.
- 38 Kolmandaks, mis puutub määruse nr 561/2006 põhjendusse 17, siis piisab, kui märkida, et kuigi ühelt poolt on tõsi, et selle määruse eesmärk on parandada maanteeveo sektori töötajate töötingimusi (vt selle kohta kohtuotsused, 3.10.2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punkt 31, ja 13.3.2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkt 29), ei võimalda miski oletada, et liidu seadusandja soovis täielikult välistada sõidukijuhtide vastutuse nende poolt toime pandud rikkumiste eest, eriti juhul, kui rikkumised seonduvad eranditult nende tööülesannete täitmisega.



- 39 Teiselt poolt tuleb nentida, et määruse nr 561/2006 eesmärk on ka parandada maanteeliikluse ohutust üldiselt. Need kaks selle määruse eesmärki – parandada töötingimusi ja maanteeliikluse ohutust – väljenduvad seega mõlemad kohustuses varustada maanteevedudel kasutatavad sõidukid tüübikinnitusega sõidumeerikutega, mis võimaldavad kontrollida, kuidas sõidukijuhid sõidu- ja puhkeaegu järgivad. Selle määruse tõlgendamine nii, et see keelab karistada sõidukijuhte, kes määrusest neile tulenevaid kohustusi rikuvad, takistaks muu hulgas saavutada maanteeliikluse ohutuse eesmärki üldiselt.
- 40 Euroopa Kohus on juba 9. veebruari 2012. aasta kohtuotsuses Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsuses Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631) ja 13. märtsi 2014. aasta kohtuotsuses A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142) möönnud, et liikmesriikidel on võimalus määrata sõidukijuhtidele selliseid karistusi.
- 41 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et teisele küsimusele tuleb vastata, et määrust nr 561/2006 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus siseriiklik normistik, mis selle asemel, et pidada sõidukijuhi poolt toime pandud määruse rikkumiste eest vastutavaks tema tööandjast veoettevõtjat, omistab vastutuse sõidukijuhile.

*Esimene ja kolmas küsimus*

- 42 Arvestades teisele küsimusele antud vastust, ei ole esimesele ja kolmandale küsimusele vaja vastata.

**Kohtukulud**

- 43 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (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, tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus siseriiklik normistik, mis selle asemel, et pidada sõidukijuhi poolt toime pandud määruse rikkumiste eest vastutavaks tema tööandjast veoettevõtjat, omistab vastutuse sõidukijuhile.**

Allkirjad