



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

9 päivänä helmikuuta 2012*

Tieliikenne — Ajopiirturin käyttöä koskevien sääntöjen rikkominen — Jäsenvaltioiden velvollisuus säätää oikeasuhteisista seuraamuksista — Kiinteämääräinen sakko — Seuraamuksen oikeasuhteisuus

Asiassa C-210/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Unkari) on esittänyt 19.10.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.5.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Márton Urbán

vastaan

Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit M. Safjan, M. Ilešič, E. Levits ja M. Berger (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: J. Mazák,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Unkarin hallitus, asiamiehinään M. Z. Fehér, K. Szíjjártó ja G. Koós,

— Tanskan hallitus, asiamiehenään V. Pasternak Jørgensen,

— Itävallan hallitus, asiamiehenään E. Riedl,

— Euroopan komissio, asiamiehinään N. Yerrell ja K. Talabér-Ritz,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL L 102, s. 1) 19 artiklan 1 ja 4 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Márton Urbán ja Vám- és Pénzügyország Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága (Észak-alföldin alueen tulli- ja veroviranomainen) ja joka koskee sakkorangaistuksen määräämistä valvontalaitteen ajopiirturilevyn käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta pääasian vastaajan kuljettamassa raskaassa tavarankuljetusajoneuvossa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 561/2006 (jäljempänä asetus N:o 3821/85), 13–16 artiklassa säädetään työnantajaan ja kuljettajiin kohdistuvista valvontalaitteen ja piirturilevyjen käyttöä koskevista velvollisuuksista.
- 4 Asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kuljettajan on merkittävä piirturilevyyn seuraavat tiedot:

- a) sukunimi ja etunimi aloittaessaan levyn käytön;
 - b) aika ja paikka aloittaessaan ja lopettaessaan levyn käytön;
 - c) hänen käytössään olevan ajoneuvon rekisterinumero ennen ensimmäistä levyllä merkittyä matkaa ja sen jälkeen piirturilevyn käytön aikana tapahtuvien ajoneuvon vaihtojen yhteydessä;
 - d) matkamittarin lukema:
 - ennen ensimmäistä levyllä merkittyä matkaa,
 - viimeisen levyllä merkityn matkan jälkeen,
 - jos ajoneuvoa vaihdetaan työpäivän aikana (edellisen ajoneuvon mittarilukema ja uuden ajoneuvon mittarilukema);
 - e) tarvittaessa ajoneuvon vaihdon kellonaika.”
- 5 Asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan c alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Toimivaltainen valvontaviranomainen voi valvoa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamista piirturilevyjen, valvontalaitteen tai kuljettajakortin tallentamien näytölle tai kirjoittimelle tulostettujen tietojen ja, jollei näitä tietoja ole, minkä tahansa muun todistusvoimaisen asiakirjan avulla, joka osoittaa, että 16 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen kaltaisia säännöksiä ei ole noudatettu.”

6 Asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä. – –

– –

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niillä on oikeasuhteisten seuraamusten järjestelmä, joka voi sisältää taloudellisia seuraamuksia ja jota sovelletaan, jos yritys tai siihen sidoksissa olevat lähettäjät, huolitsijat, matkanjärjestäjät, hankkijat, alihankkijat ja kuljettajia välittävät toimistot rikkovat tämän asetuksen tai asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännöksiä.”

7 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (EUVL L 102, s. 35) 9 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetuksia (ETY) N:o 3820/85 tai (ETY) N:o 3821/85. – –

– –

3. Luettelo asetuksiin (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 kohdistuvista rikkomuksista vahvistetaan ensimmäisen kerran liitteessä III.

Annettaessa asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 rikkomisen vakavuuden arviointia koskevia ohjeita komissio voi tapauksen mukaan ja 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen mukauttaa liitettä III suuntaviivojen antamiseksi rikkomuksiin sovellettavan yhteisen luokituksen laatimiseksi sekä rikkomusten luokitteluksi ryhmiin niiden vakavuuden perusteella.

– –”

Kansallinen oikeus

8 Tieliikenteestä vuonna 1988 annetun lain nro I (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, jäljempänä tieliikennelaki), sellaisena kuin se oli voimassa rikkomuksen tekoaikana (Magyar Közlöny 2006/1), 20 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Tässä laissa tai muissa säädöksissä annettujen jäljempänä mainittujen säännöksiin:

– –

c) [asetuksen N:o 561/2006] ja tämän lain säännökset sekä vuonna 2001 annetulla lailla nro IX julkaistun, kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (AETR) määräykset ajo-, tauko- ja lepoajoista

d) [asetuksen N:o 3821/85] ja tämän lain säännökset valvontalaitteen ja piirturilevyjen käytöstä

– –

rikkomisesta määrätään seuraamukseksi sakkoa.

--

4. Sille, joka rikkoo 1 momentin säännöksiä, määrätään vähintään 50 000 ja enintään 800 000 forintin sakko. Kunkin edellä tarkoitetun säännöksen rikkomisesta määrättävän sakon suuruudesta säädetään erikseen. Jos usean henkilön on katsottava olevan vastuussa 1 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta, säädetty sakon määrä on jaettava kunkin asianomaisen henkilön vastuun mukaisessa suhteessa.

--”

9. Tieliikennelain 20 §:n 4 momentissa tarkoitettu ja pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleviin tosiseikkoihin sovellettava erillinen säädös oli maanteiden tavaraj- ja henkilöliikennettä koskevien eräiden säännösten rikkomisesta määrättävien sakkojen rahamäärästä 31.3.2007 annettu asetus nro 57/2007 (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításához kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet; Magyar Közlöny 2007/39; jäljempänä asetus nro 57/2007).

10. Asetuksen nro 57/2007 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Lain 20 §:n 1 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta määrätään hallintomenettelyssä 2–10 §:ssä tarkoitettu sakko.”

11. Asetuksen nro 57/2007 5 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sille, joka rikkoo [tieliikenne]lain 20 §:n 1 momentin d kohdassa tarkoitettuja säännöksiä, määrätään sakko, jonka rahamäärä vahvistetaan taulukossa 4.

Jos valvontaviranomainen toteaa 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjan puuttuvan mutta kyseinen puuttuva asiakirja esitetään samalle viranomaiselle kahdeksan päivän kuluessa tarkastuksesta ja asiakirja on ollut voimassa tarkastuspäivänä, mainitussa kohdassa säädettyä sakon rahamäärää alennetaan 50 prosentilla.”

12. Kyseinen taulukko oli pääasian oikeudenkäyntiä koskevien tosiseikkojen ajankohtana seuraavanlainen:

nro	Sakolla rangaistava teko tai asiakirjojen puutteellisuus	Lainkohta	Sakon määrä forinttia
3	Piirturilevyjen käyttöä koskevien säännösten rikkominen	Asetuksen N:o 3821/85 13–16 artikla	100 000

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

13. Urbánin valvontalaite ja ajopiirturilevyt tarkastettiin Debrecenin tullitoimipaikan (Unkari) alaisen partion 25.3.2009 suorittamassa tienvarsitarkastuksessa Ártándin rajanylityspaikalla, kun hän oli kuljettamassa Unkarissa rekisteröityä raskasta tavarankuljetusajoneuvoa, joka oli matkalla Unkarista Romaniaan. Tarkastuksessa ei todettu puutteita ajopiirturin käytössä. Urbánin esittämistä 15 piirturilevystä yhdessä ei kuitenkaan ollut merkintää matkamittarin lukemasta ajon päättyessä.

14. Tämän vuoksi asiaa ensimmäisenä viranomaisasteena käsitellyt tulliviranomainen määräsi 25.3.2009 tehdyllä päätöksellä Urbánille piirturilevyjen käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta hallinnollisen sakkorangaistuksen, jonka määrä oli 100 000 Unkarin forinttia (HUF) (vasta-arvo kyseisenä päivänä noin 332 euroa).

- 15 Urbán teki päätöksestä hallinnon sisäisen valituksen, jossa hän vaati sakon kumoamista tai sen määrän alentamista vedoten siihen, että sakon määrääminen oli syyksi luettuun laiminlyöntiin nähden kohtuutonta, koska matkamittarin lukema oli merkitty rahtikirjaan.
- 16 Asiaa ylempänä viranomaisena käsitelty pääasian oikeudenkäynnin vastaaja hylkäsi valituksen 12.5.2009 todeten, että alempi viranomainen oli soveltanut asianmukaisesti asetuksen nro 57/2007 5 §:n 1 momenttia ja tässä säännöksessä mainitussa taulukossa 4 olevaa 3 kohtaa, johon sisältyy rikkomuksen objektiivinen tunnusmerkistö ja sitä vastaavan sakon rahamäärä, joka sitoo tulliviranomaista.
- 17 Urbán on hakenut tähän päätökseen muutosta Hajdú-Bihar Megyei Bíróság -nimisessä tuomioistuimessa (Hajdú-Biharin piirikunnan tuomioistuin), jossa hän vaatii päätöksen kumoamista. Urbán on toistanut hallinnon sisäisessä valituksessa esittämänsä perustelut ja katsoo, että matkamittarin lukemaa viimeisen matkan päättyessä koskevan merkinnän puuttuminen valvontalaitteen piirturilevystä ei antanut minkäänlaista mahdollisuutta väärinkäyttöön, koska tämä merkintä oli rahtikirjassa. Piirturilevyltä puuttunut tieto olisi näin ollen voitu selvittää täsmällisesti rahtikirjasta saatavien tietojen perusteella.
- 18 Hajdú-Bihar Megyei Bíróság on katsonut, että asetuksessa nro 57/2007 säädetyn seuraamusjärjestelmän oikeasuhteisuudesta asetuksissa N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 ilmaistuihin tavoitteisiin nähden on epätietoisuutta, ja päättänyt sen vuoksi lykätä asian ratkaisemista ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko seuraamusjärjestelmä, jossa asetuksen [N:o 3821/85] 13–16 artiklan minkä tahansa säännöksen rikkomisen johdosta on aina määrättävä sama, 100 000 HUF:n suuruinen sakko, asetuksen [N:o 561/2006] 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa vahvistetun oikeasuhteisuusvaatimuksen mukainen?
- 2) Onko seuraamusjärjestelmä, jossa säännösten rikkomisen vakavuudella ei ole vaikutusta sakon suuruuteen, tämän oikeasuhteisuusvaatimuksen mukainen?
- 3) Onko seuraamusjärjestelmä, jossa säännösten rikkomiseen syyllistynyttä henkilöä ei ole lupa vapauttaa vastuustaan missään tapauksessa, oikeasuhteisuusvaatimuksen mukainen?
- 4) Onko seuraamusjärjestelmä, jossa säännösten rikkomiseen syyllistyneeseen henkilöön liittyvillä olosuhteilla ei ole merkitystä, tämän oikeasuhteisuusvaatimuksen mukainen?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja toinen kysymys

- 19 Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään, jotka on syytä käsitellä yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii lähinnä selvittämään, onko asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta tulkittava siten, että se on esteenä asetuksella nro 57/2007 käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan asetuksen N:o 3821/85 13–16 artiklassa vahvistettujen, ajopiirturilevyjen käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisista määrätään rikkomuksen vakavuudesta riippumatta aina sama rahamäärältään kiinteä sakko.
- 20 Aluksi on syytä huomauttaa, että asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 27 perustelukappaleen mukaan on ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen selkeän ja tehokkaan soveltamisen turvaamiseksi suotavaa yhdenmukaistaa säännökset tämän asetuksen säännösten rikkomisesta aiheutuvasta kuljetusyritysten ja kuljettajien vastuusta, joka voi johtaa tapauksen mukaan jäsenvaltioissa rikosoikeudellisiin, siviilioikeudellisiin tai hallinnollisiin seuraamuksiin.

- 21 Tältä osin kyseisen asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa veloitetaan jäsenvaltiot vahvistamaan ”tämän asetuksen ja asetuksen – – N:o 3821/85 säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt – –. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä”.
- 22 On kuitenkin todettava, ettei kyseiseen asetukseen sisälly tarkempia sääntöjä näiden kansallisten seuraamusten vahvistamisesta ja ettei asetuksessa varsinkaan vahvisteta mitään nimenomaista perustetta tällaisten seuraamusten oikeasuhteisuuden arvioimiseksi.
- 23 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan silloin, kun unionin lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu niiden seuraamusten osalta, joita sovelletaan unionin lainsäädännössä vahvistetussa järjestelmässä säädettyjen edellytysten noudattamatta jättämisen vuoksi, jäsenvaltiot ovat toimivaltaisia valitsemaan niistä asianmukaisilta vaikuttavat seuraamukset. Niiden on kuitenkin käytettävä toimivaltaansa unionin oikeuden ja sen yleisten periaatteiden ja näin ollen suhteellisuusperiaatteen mukaisesti (ks. mm. asia C-262/99, Louloudakis, tuomio 12.7.2001, Kok., s. I-5547, 67 kohta ja asia C-188/09, Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski, tuomio 29.7.2010, Kok., s. I-7639, 29 kohta).
- 24 Tässä tapauksessa pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevilla kansallisen lainsäädännön mukaan sallituilla rankaisutoimenpiteillä ei siten saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuvaa, eli silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat C-379/08 ja C-380/08, ERG ym., tuomio 9.3.2010, Kok., s. I-2007, 86 kohta).
- 25 Asetusten N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 yhteydessä nämä tavoitteet ovat yhtäältä näiden asetusten soveltamisalaan kuuluvien kuljettajien työolojen ja yleensäkin liikenneturvallisuuden parantaminen ja toisaalta selkeiden yhteisten ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevien sääntöjen vahvistaminen sekä niiden valvonta.
- 26 Tätä varten kyseisissä asetuksissa säädetään useista toimenpiteistä, erityisesti ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevista yhteisistä säännöistä sekä niiden valvonnasta, ja jäsenvaltioiden on taattava niiden noudattaminen soveltamalla seuraamusjärjestelmää kaikkiin näiden asetusten säännösten rikkomisiin.
- 27 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen, sellaisina kuin ne on muotoiltu uudelleen tämän tuomion 19 kohdassa, on vastattava näiden periaatteiden valossa.
- 28 Käsiteltävässä tapauksessa on todettava, että tieliikennelain 20 §:n 4 momentissa säädetään kaikille asetusten N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 säännöksiä rikkoville seuraamukseksi vähintään 50 000 HUF:n ja enintään 800 000 HUF:n sakko. Lisäksi on täsmennettävä, että tässä säännöksessä toimivaltaiset viranomaiset oikeutetaan vahvistamaan sakon rahamäärä rikkomuksen luonteen ja vakavuuden mukaan.
- 29 Kuitenkin asetuksen nro 57/2007 5 §:n 1 momentissa säädetään kaikista asetuksen N:o 3821/85 13–16 artiklassa vahvistettujen, ajopiirturilevyjen käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisista aina rahamäärältään kiinteä 100 000 HUF:n sakko riippumatta kyseisten eri rikkomusten luonteesta ja vakavuudesta.
- 30 Tästä seuraa, että vaikka pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevan kaltainen järjestelmä saattaa vaikuttaa asianmukaiselta asetuksissa N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi, sen on kuitenkin todettava ylittävän rajat, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi.

- 31 Asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 5 kohdasta tosin johtuu, että moottoriajoneuvon kuljettajan on merkittävä piirturilevyyden matkamittarin lukema ”viimeisen levyllä merkityn matkan jälkeen”.
- 32 Toisin kuin Unkarin hallitus on katsonut, tämän merkinnän tekemättä jättämistä on kuitenkin pidettävä vähäisenä rikkomuksena.
- 33 Kuten komissio nimittäin on aiheellisesti huomauttanut, kaikki asetusten N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 säännösten rikkomiset eivät ole vakavuusasteeltaan samanlaisia. Rikkomuksia, joilla on mahdollista estää kuljettajien työolojen ja liikenneturvallisuuden noudattamisen tehokas valvonta, ei voida luokitella samalla tavalla kuin sellaisia vähäisiä rikkomuksia, jotka tosin merkitsevät kyseisten asetusten säännösten rikkomista mutteivät estä kyseisessä unionin lainsäädännössä säädettyjen velvoitteiden noudattamisen valvontaa.
- 34 Kuten komissio on tältä osin myös huomauttanut, asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan, jonka mukaan ”kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle kuluva viikon piirturilevyt sekä joka tapauksessa edellisen ajoviikon viimeisen ajopäivän piirturilevy”, rikkomisen on vakavampi rikkomus kuin saman asetuksen 15 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan kuljettajat eivät saa käyttää likaantuneita tai vahingoittuneita piirturilevyjä ja heidän on suojattava ne sopivalla tavalla, noudattamatta jättäminen.
- 35 Vastaavasti on todettava, että kuljettajan laiminlyönnillä merkitä piirturilevyllä matkamittarin lukema viimeisen matkan jälkeen on liikenneturvallisuuden kannalta vähäpätöinen tai olematon merkitys verrattuna samassa 15 artiklassa lueteltuihin muihin velvollisuuksiin.
- 36 Tätä toteamusta vahvistaa se, että komissio on direktiivin 2006/22 9 artiklan 3 kohdan nojalla antanut 30.1.2009 direktiivin 2009/5/EY (EUVL L 29, s. 45), jolla muutetaan direktiivin 2006/22 liitettä III, jossa annetaan suuntaviivat asetuksiin N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 kohdistuviin rikkomuksiin sovellettavasta yhteisestä luokituksista, jossa rikkomukset on luokiteltu niiden vakavuuden perusteella.
- 37 Vaikka ajatus asetusten N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 säännöksiin kohdistuvien erilaisten rikkomusten asteikosta onkin vasta myöhemmin täsmennetty direktiiveillä 2006/22 ja 2009/5, joita ei sovelleta pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevassa oikeusriidassa, tämän ajatuksen on kuitenkin todettava ilmenneen välillisesti asetuksesta N:o 561/2006. Sen johdanto-osan 26 perustelukappaleessa nimittäin viitataan seuraamusten osalta ”yleisesti jäsenvaltioiden käytettävissä oleviin toimenpiteisiin”.
- 38 Lisäksi kyseisessä liitteessä III, jossa eritellään asetukseen N:o 561/2006 kohdistuvien rikkomusten ryhmät ja asetukseen N:o 3821/85 kohdistuvien rikkomusten ryhmät, mainitaan kunkin erityyppisen velvollisuuden yhteydessä niiden oikeusperusta sekä rikkomusten tyyppi ja vakavuusaste. Rikkomukset on jaettu kolmeen luokkaan, jotka ovat ”erittäin vakava rikkomus”, ”vakava rikkomus” ja ”vähäinen rikkomus”.
- 39 Kyseisessä liitteessä on säännökset tietojen merkitsemisvelvollisuuteen, jonka oikeusperustana on asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 5 kohta, liittyvistä asetuksen N:o 3821/85 rikkomuksista, ja niiden joukossa on rikkomus, jonka nimike on ”piirturilevystä puuttuu matkamittarin (loppu)lukema”. Tämä rikkomus kuuluu luokkaan ”vähäiset rikkomukset”.
- 40 Lisäksi on todettava, että vaikka jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista matkamittarin loppulukeman merkitsemättä jättämisen varalta, tämä merkintä ei kuitenkaan ole ehdottoman välttämätön ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen noudattamisen valvonnan kannalta. Tämän merkinnän puuttuminen ei myöskään uhkaa liikenneturvallisuutta samassa määrin kuin rikkomustyyppiin ”tietojen merkitseminen” sisältyvien muiden säännösten rikkomisen.

- 41 Tästä seuraa, että kiinteämääräisen sakon soveltaminen kaikkiin piirturilevyjen käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisiin siten, ettei sakon rahamäärässä ole rikkomuksen vakavuudesta riippuvia eroja, ei vaikuta olevan oikeasuhteista unionin lainsäädännön mukaisten tavoitteiden kannalta.
- 42 Lisäksi on syytä mainita, että Unkarin lainsäätäjä on antanut 29.7.2009 asetuksen nro 156/2009, jota ei sovelleta pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevaan oikeusriitaan ja jolla asetus nro 57/2007 on kumottu 1.8.2009 alkaen.
- 43 Asetuksella nro 156/2009 käyttöön otetun uuden seuraamusjärjestelmän mukaan sakon rahamäärä on nyt erisuuruinen aina asetuksen N:o 3821/85 13–16 artiklaan kohdistuvien rikkomusten vakavuuden mukaan. Pääasian oikeudenkäynnissä käsiteltävän rikkomuksen kaltaisista rikkomuksista kyseisessä asetuksessa säädetään sakon rahamääräksi 30 000 HUF ja luokitellaan nämä rikkomukset ”vähäisiksi rikkomuksiksi”.
- 44 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on edellä esitetyin perustein vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta on tulkittava siten, että se on esteenä asetuksella nro 57/2007 käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan asetuksen N:o 3821/85 13–16 artiklassa vahvistettujen, ajopiirturilevyjen käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisista määrätään rikkomuksen vakavuudesta riippumatta aina sama rahamäärältään kiinteä sakko.

Kolmas ja neljäs kysymys

- 45 Kolmannella ja neljännellä kysymyksellään, jotka on syytä käsitellä yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien pyrkii lähinnä selvittämään, onko asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta tulkittava siten, että se on yhtäältä esteenä pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jolla otetaan käyttöön rikkomuksen tekijän objektiivinen vastuu, ja toisaalta esteenä tämän järjestelmän mukaisen seuraamuksen ankaruudelle.
- 46 Aluksi on syytä muistuttaa, että asiakirja-aineistosta ilmenee, ettei asetuksen nro 57/2007 5 §:n 1 momentin täytäntöönpanosta huolehtivilla kansallisilla viranomaisilla ole mitään mahdollisuutta poiketa säädetyistä sakon kiinteästä rahamäärästä yksittäistapaukseen liittyvien konkreettisten seikkojen huomioon ottamiseksi ja rahamäärän sovittamiseksi kyseisiin seikkoihin.
- 47 Ensinnäkin objektiivisen vastuun käyttöön ottamisen yhteensopivuudesta suhteellisuusperiaatteen kanssa on todettava, että oikeuskäytännössä on jo katsottu, että tällainen järjestelmä, jolla asetuksen rikkomisen sanktioidaan, ei varsinkaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön alalla ole sellaisenaan unionin oikeuden vastainen (ks. vastaavasti asia C-326/88, Hansen, tuomio 10.7.1990, Kok., s. I-2911, Kok. Ep. X, s. 479, 14–19 kohta ja asia C-7/90, Vandevenne ym., tuomio 2.10.1991, Kok., s. I-4371, 16 ja 17 kohta; ks. analogisesti muilla oikeudenaloilla asia C-177/95, Ebony Maritime ja Loten Navigation, tuomio 27.2.1997, Kok., s. I-1111, 36 kohta).
- 48 Unionin tuomioistuimen mukaan nimittäin objektiivisen rikosoikeudellisen vastuun järjestelmän käyttöön ottaminen ei ole suhteetonta sillä tavoiteltuihin päämääriin nähden, kun tämä järjestelmä kannustaa asianomaisia henkilöitä noudattamaan asetuksen säännöksiä ja kun tavoitellut päämäärät palvelevat sellaista yleistä etua, joka voi oikeuttaa tällaisen järjestelmän käyttöönoton (ks. vastaavasti em. asia Hansen, tuomion 19 kohta).
- 49 Kyseisen oikeuskäytännön valossa on syytä muistuttaa sitten, että asetuksessa N:o 3821/85 säädetään erityisesti kuljettajien vastuusta valvontalaitteeseen liittyvien velvollisuuksien noudattamisessa. Piirturilevyjen käyttöä koskevissa kyseisen asetuksen säännöksissä määritellään täsmällisesti, millä

tavalla kuljettajien on tallennettava tarvittavat tiedot, kuten matkamittarin lukema. Kyseisen asetuksen 15 artiklan 5 kohdan d alakohdan toisen luetelmakohdan mukaan matkamittarin lukema on siten ehdottomasti merkittävä piirturilevyille.

- 50 Unkarin lainsäädännön mukaan kyseisen velvollisuuden rikkomisen tunnusmerkistö täyttyy, kun ajopiirturilevyille ei ole merkitty matkamittarin lukemaa viimeisen matkan päättyessä. Jotteri kuljettaja syyllistyisi rikkomukseen, hänen on siten täytettävä asetuksessa N:o 3821/85 määriteltyjen kaltaiset velvollisuudet.
- 51 Kun otetaan huomioon yhtäältä se, että kyseinen objektiivisen vastuun järjestelmä on omiaan kannustamaan kuljettajia noudattamaan asetuksen N:o 3821/85 säännöksiä, ja toisaalta se, että liikenneturvallisuus ja kuljettajien työolojen parantaminen kuuluvat yleisen edun piiriin, objektiivisen vastuun järjestelmän käyttöön ottaminen Unkarin lainsäädännössä voi olla oikeutettua.
- 52 Säättäminen pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevan kaltaisesta objektiivisen vastuun järjestelmästä, jossa määrätään kyseisen asetuksen rikkomisen seuraamukset, ei siten ole sellaisenaan unionin oikeuden vastaista.
- 53 Siltä osin kuin asiassa on toiseksi kyse pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevan seuraamusjärjestelmän mukaisen sakon ankaruudesta, on syytä muistuttaa tämän tuomion 23 ja 24 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä, jonka mukaan jäsenvaltiot ovat toimivaltaisia valitsemaan niistä asianmukaisilta vaikuttavat seuraamukset. Jäsenvaltioiden on kuitenkin käytettävä tätä toimivaltaa unionin oikeuden ja sen yleisten periaatteiden ja näin ollen suhteellisuusperiaatteen mukaisesti. Rankaisutoimenpiteillä ei siten saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, eivätkä ne myöskään saa olla ylimitoitettuja näihin päämääriin nähden.
- 54 Tältä osin onkin syytä huomauttaa, ettei suhteellisuusperiaate velvoita jäsenvaltioita ainoastaan rikoksen tunnusmerkistön määrittelyssä ja sakkojen ankaruutta koskevien sääntöjen määrittelyssä vaan myös niiden seikkojen arvioinnissa, jotka voivat vaikuttaa sakon suuruuden määräämiseen.
- 55 Tämän täsmennyksen jälkeen on todettava, että asetusten N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 rikkomisesta säädettyjen seuraamusten määräämisestä huolehtivien kansallisten viranomaisten velvollisuus määrätä rahamäärältään kiinteä 100 000 HUF:n sakko ilman mahdollisuutta yksittäistapaukseen liittyvien konkreettisten seikkojen huomioon ottamiseen ja tapauksen mukaan sakon rahamäärän alentamiseen ei täytä tämän tuomion 23 ja 24 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisia vaatimuksia.
- 56 Näin ollen Unkarin seuraamusjärjestelmä vaikuttaa suhteellisuusperiaatteen vastaiselta esimerkiksi pääasian oikeudenkäynnin taustalla olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa tarkastetuista 15 piirturilevystä vain yhdessä on ollut puutteelliset merkinnät siten, ettei niissä ollut matkamittarin lukemaa ajon päättyessä. Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee myös, ettei pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleva merkinnän tekemättä jättäminen ole voinut olla väärinkäytös, kun piirturilevyltä puuttunut merkintä oli kuitenkin rahtikirjassa.
- 57 Yhtäältä edellytyksestä, jonka mukaan rankaisutoimenpiteellä ei saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevalla lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, on nimittäin todettava, että toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi mahdollista toteuttaa tavoitellut päämäärät myös vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä, kun otetaan huomioon, ettei kyseinen rikkomus loukannut liikenneturvallisuutta ja kuljettajien työoloja koskevia asetuksissa N:o 3821/85 ja N:o 561/2006 säädettyjä tavoitteita.
- 58 Toisaalta edellytyksestä, jonka mukaan rankaisutoimenpide ei saa olla ylimitoitettu kyseisiin päämääriin nähden, on todettava, että – kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – mainitun sakon rahamäärä on lähes yhtä suuri kuin palkatun työntekijän keskimääräinen nettokuukausitulo Unkarissa. Näin ollen seuraamuksen ankaruus vaikuttaa pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevassa asiassa suhteettomalta kyseiseen rikkomukseen nähden.

- 59 Kolmanteen ja neljänteen kysymykseen on edellä esitetyin perustein vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta on tulkittava siten, että se ei ole esteenä asetuksella nro 57/2007 käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan vastuu on objektiivinen. Sen on sitä vastoin tulkittava olevan esteenä tämän järjestelmän mukaisen seuraamuksen ankaruudelle.

Oikeudenkäyntikulut

- 60 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta on tulkittava siten, että se on esteenä maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä koskevien eräiden säännösten rikkomisesta määrättävien sakkojen rahamäärästä 31.3.2007 annetulla asetuksella nro 57/2007 (a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet) käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 561/2006, 13–16 artiklassa vahvistettujen, ajopiirturilevyjen käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisista määrätään rikkomuksen vakavuudesta riippumatta aina sama rahamäärältään kiinteä sakko.**
- 2) **Asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 4 kohdassa tarkoitettua oikeasuhteisuusvaatimusta on tulkittava siten, että se ei ole esteenä maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä koskevien eräiden säännösten rikkomisesta määrättävien sakkojen rahamäärästä 31.3.2007 annetulla asetuksella nro 57/2007 käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan vastuu on objektiivinen. Sen on sitä vastoin tulkittava olevan esteenä tämän järjestelmän mukaisen seuraamuksen ankaruudelle.**

Allekirjoitukset