



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

9 päivänä kesäkuuta 2016\*

Ennakkoratkaisupyyntö — Tieliikenne — Asetus (EY) N:o 561/2006 — Kuljettajan vastuu ajopiirturin käyttövelvoitetta koskevista rikkomuksista

Asiassa C-287/14,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Gyulai törvényszék (Gyulan ylioikeus, Unkari) on esittänyt 4.6.2014 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.6.2014, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Eurospeed Ltd**

vastaan

**Szegedi Törvényszék,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomarit E. Levits, joka hoitaa kuudennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä M. Berger (esittelevä tuomari) ja S. Rodin,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Eurospeed Ltd, edustajanaan ügyvéd D. Irinkov,
- Unkarin hallitus, asiamiehinään Z. Fehér, G. Szima ja M. Bóra,
- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato G. Galluzzo,
- Euroopan komissio, asiamiehinään L. Havas ja J. Hottiaux,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

\* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

### tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee periaatteen, jonka mukaan jäsenvaltiot ovat vastuussa Euroopan unionin oikeuden rikkomisesta yksityisille aiheutuneista vahingoista, sekä 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 2006, L 102, s. 1) 10 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Eurospeed Ltd ja Szegedi törvényszék (Szegedin ylioikeus, Unkari) ja joka koskee kyseisen ylioikeuden kolmelle Eurospeedin työntekijälle, joiden oikeudet ovat siirtyneet mainitulle yhtiölle, asetuksen N:o 561/2006 säännösten rikkomisen johdosta tuomitsemasta sakosta aiheutuneen vahingon korvaamista.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

#### *Unionin oikeus*

- 3 Asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 17, 27 ja 31 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(17) Tämän asetuksen tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. Tämä toteutetaan pääasiassa säännöksillä, jotka koskevat vuorokautista enimmäisajoaikaa, viikoittaista enimmäisajoaikaa ja kahden peräkkäisen viikon aikana kertyvää enimmäisajoaikaa, säännöksellä, jonka mukaan kuljettajan on pidettävä säännöllisesti vähintään yksi viikoittainen lepoaika kahden peräkkäisen viikon aikana, sekä säännöksillä, joiden mukaan vuorokautisen lepoajan pituuden olisi joka tapauksessa oltava vähintään yhtäjaksoiset yhdeksän tuntia. Koska näillä säännöksillä taataan riittävä vapaa-aika ja otetaan huomioon noudattamisen valvontaa koskevista käytännöistä viime vuosien aikana saadut kokemukset, lyhennettyjen vuorokautisten lepoaikojen korvaamisjärjestelmä ei ole enää tarpeen.

--

(27) Selvän ja tehokkaan noudattamisen valvonnan kannalta on suotavaa yhdenmukaistaa säännökset, jotka koskevat kuljetusyritysten ja kuljettajien vastuuta tämän asetuksen säännösten rikkomisesta. Tämä vastuu voi johtaa tapauksesta riippuen jäsenvaltioissa rikosoikeudellisiin, siviilioikeudellisiin tai hallinnollisiin seuraamuksiin.

--

(31) [Tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annettua neuvoston] asetusta (ETY) N:o 3821/85 [(EYVL 1985, L 370, s. 8)] olisi muutettava, jotta voitaisiin selventää kuljetusyrityksille ja kuljettajille asetettuja erityisvelvoitteita, edistää oikeusvarmuutta sekä helpottaa ajo- ja lepoaikoja koskevien rajoitusten noudattamisen valvontaa teiden varsilla tehtävissä tarkastuksissa.”

- 4 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on vuode tai makuusija.”

5 Asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Kuljetusyritys ei saa maksaa palveluksessaan tai käytössään oleville kuljettajille ajomatkan ja/tai kuljetettujen tavaroiden määrän perusteella palkkioita edes lisäpalkkioiden tai palkanlisien muodossa, jos tällaiset palkkiot saattavat vaarantaa liikenneturvallisuutta ja/tai saattavat kannustaa rikkomaan tämän asetuksen säännöksiä.

2. Kuljetusyrityksen on järjestettävä 1 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien työ siten, että kuljettajat voivat noudattaa asetuksen – N:o 3821/85 ja tämän asetuksen II luvun säännöksiä. Kuljetusyrityksen on annettava kuljettajalle asianmukaiset ohjeet ja tarkastettava säännöllisesti, että asetuksen – N:o 3821/85 ja tämän asetuksen II luvun säännöksiä noudatetaan.

3. Kuljetusyritys on vastuussa kuljettajiensa tekemistä rikkomuksista, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.

Jäsenvaltiot voivat asettaa tämän vastuun edellytykseksi, että kuljetusyritys on rikkonut 1 ja 2 kohtaa, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta pitää kuljetusyrityksiä täysin vastuullisina. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon mahdollisen näytön siitä, että kuljetusyritystä ei kohtuudella voida pitää vastuullisena tehdystä rikkomuksesta.”

6 Asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen – 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. Tämän asetuksen ja asetuksen – N:o 3821/85 rikkominen ei saa johtaa useampaan kuin yhteen seuraamukseen tai menettelyyn. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä ja seuraamuksista koskevista säännöistä komissiolle 29 artiklan toisessa kohdassa säädettyyn päivään mennessä. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltion on annettava toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus määrätä seuraamus yritykselle ja/tai kuljettajalle tämän asetuksen rikkomisesta, joka on todettu kyseisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.

Poikkeuksena tästä, jos todettu rikkominen

— ei ole tapahtunut kyseisen jäsenvaltion alueella, ja

— sen on tehnyt yritys, joka on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan, tai kuljettaja, jonka työpaikka on toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa,

jäsenvaltio voi 1 päivään tammikuuta 2009 asti seuraamuksen määräämisen sijasta ilmoittaa tiedot rikkomuksista sen jäsenvaltion tai kolmannen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, johon yritys on sijoittautunut tai jossa kuljettajan työpaikka on.”

7 Asetuksen N:o 561/2006 22 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on lähetettävä säännöllisesti olennaiset tiedot tämän asetuksen säännösten kansallisesta tulkinnasta ja soveltamisesta komissiolle, joka saattaa nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden käytettäväksi sähköisessä muodossa.”

8 Asetuksen N:o 3821/85, sellaisena kuin se on muutettuna 15.3.2006 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1; jäljempänä muutettu asetus N:o 3821/85), 15 artiklan 7 kohdassa säädetään seuraavaa:

- ”a) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle
- i) kuluvan viikon piirturilevyt sekä kuljettajan edellisten 15 päivän kuluessa käyttämät piirturilevyt;
  - ii) kuljettajakortti, jos hänellä sellainen on; ja
  - iii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 15 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa – – N:o 561/2006 edellytetään.

Kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen edellä i ja iii alakohdassa tarkoitettut ajanjaksot kattavat kuluvan päivän ja edeltävät 28 päivää.

- b) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I B mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle
- i) kuljettajakorttinsa;
  - ii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 15 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa – – N:o 561/2006 edellytetään; ja
  - iii) piirturilevyt edellisessä alakohdassa tarkoitettulta ajalta, jos hän on tänä aikana ajanut liitteen I mukaisella valvontalaitteella varustettua ajoneuvoa.

Kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen ii alakohdassa tarkoitettu ajanjakso kattaa kuluvan päivän ja edeltävät 28 päivää.

- c) Toimivaltainen valvontaviranomainen voi valvoa asetuksen – – 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.”

#### *Unkarin oikeus*

9 Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényn (teliikenteestä vuonna 1988 annettu laki nro I, jäljempänä teliikennelaki) 20 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Jokainen, joka rikkoo tämän lain säännöksiä, erityisiä oikeussäännöksiä tai yhteisön oikeuden säädöksiä, jotka koskevat

--

- d) valvontalaitteen ja ajopiirturilevyn käyttöä teliikenteessä sekä digitaalisissa ajopiirtureissa tarvittavia kortteja,

--

on tuomittava sakkoon.

(2) Sakon määräämistä koskevaan menettelyyn toimivaltaisia viranomaisia ovat (11 momentissa määritellyn valvontavaltansa mukaisesti) liikenteenvalvontaviranomainen, poliisi, tulliviranomainen, suuronnettomuuksien torjuntaviranomainen, työsuojeluviranomainen ja yleisten alueiden valvontaviranomainen.

(3) Jollei tässä pykälässä toisin säädetä, 2 momentissa tarkoitettuun sakon määräämistä koskevaan menettelyyn sovelletaan menettelystä vastuussa olevan viranomaisen valvontatehtävää koskevan erityissäädöksen säännöksiä.

(4) Jokaiselle henkilölle – lukuun ottamatta rekisteröintiverosta annetussa laissa tarkoitettulta ajoneuvokaluston hallinnoijalta vuokratun henkilöauton vuokraajaa tai kuljettajaa, kun ajoneuvoa koskeva rekisteröintivero on maksettu ja henkilöauton kuljettaja osoittaa tämän esittämällä tulliviranomaisen antaman todistuksen –, joka rikkoo 1 momentin a–j ja l kohdan säännöksiä, voidaan määrätä 10 000–800 000 [Unkarin] forintin [(HUF)] sakko, sekä k kohdassa säädetyssä tapauksessa 10 000–300 000 [HUF:n] sakko. Erityisessä oikeussäännöksessä vahvistetaan eri säännösten rikkomisista määrättävien sakkojen sekä useista rangaistavista teoista tai laiminlyönneistä samassa menettelyssä määrättävän sakkorangaistuksen enimmäismäärä. Sakkoa ei määrätä, jos rikkomuksen tekemisestä on kulunut kaksi vuotta (vanhentuminen).

(5) Sakko on sen maksettava, joka on vastuussa jonkin edellä mainitun säännöksen rikkomisesta. Jos usean henkilön voidaan osoittaa olevan vastuussa, heidän maksuvelvollisuutensa erityisessä oikeussäännöksessä vahvistetun sakon määrästä jakautuu siinä suhteessa kuin kukin heistä on vastuussa rikkomuksesta. Jos heidän osuuttaan vastuusta ei voida osoittaa, he ovat velvolliset maksamaan sakosta yhtä suuret osuudet. Velvollisuutta sakon maksamiseen ei voida vahvistaa silloin, kun asiaan liittyen maantiekuljetuksen suorittajasta riippumaton pakottava syy, johon tämä ei varautunut eikä voinut kohtuudella varautua.

– –”

10 Lainsäätäjän on tieliikennelain 48 §:n 3 momentin a kohdan 15 alakohdassa valtuuttanut hallituksen vahvistamaan hallituksen asetuksella muun muassa ”niiden sakkojen määrän, jotka voidaan määrätä maanteiden tavaraliikennettä tai irtolastitavaran kuljettamista koskevien sääntöjen ja eräiden tieliikenteestä annettujen säännösten rikkomisesta, sekä yleiset säännökset sakkojen määräämiseen liittyvistä viranomaistehtävistä”.

11 Közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) kormányrendeletin (maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä koskevien eräiden säännösten rikkomisesta määrättävien sakkojen suuruudesta ja sakkojen määräämiseen liittyvistä viranomaistehtävistä 29.7.2009 annettu hallituksen asetus nro 156/2009, jäljempänä hallituksen asetus nro 156/2009) 5 §:ssä säädetään seuraavaa:

”[Tieliikennelain] 20 §:n 1 momentin d kohdassa säädetyssä tapauksessa saman asetuksen liitteen 4 mukaisesti vahvistettu sakon määrä on – jollei laissa tai asetuksessa toisin säädetä – sen maksettava, joka on rikkonut valvontalaitetta, piirturilevyä ja niiden käyttöä koskevia säännöksiä, jotka on annettu

– –

e) asetuksessa [N:o 3821/85].

– –”

12 Hallituksen asetuksen nro 156/2009 liitteessä 4 olevissa I2 ja I3 kohdassa säädetään ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ilmoituksen mukaan seuraavaa:

”I2 kohta. Teko, josta rangaistaan sakolla: Ajoneuvon kuljettaja ei kykene esittämään tietyltä päivältä piirturilevyyn eikä kuljettajakorttiin merkittyjä tietoja. Sakon määrä: 400 000 [HUF]. Sakon maksuvelvollinen: kuljettaja.

13 kohta. Teko, josta rangaistaan sakolla: Kuljettaja ei kykene esittämään 28 edeltävältä päivältä piirturilevyyden merkittävät tiedot. Sakon määrä: 400 000 [HUF]. Sakon maksuvelvollinen: kuljettaja, kuljetusyritys.”

- 13 Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvényn (siviiliprozessilain voimaantulosta annettu vuoden 1952 laki nro III, jäljempänä siviiliprozessilaki) 340 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Tuomioistuimen tuomiosta ei 2 momentissa säädettyä poikkeusta lukuun ottamatta voida valittaa.”

- 14 Saman lain 340/A §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Kassaatiovalitusta ei voida tehdä – –

– –

b) sakon määräämistä koskevissa asioissa – –, kun hallintoasiassa tai sakon määräämistä koskevassa päätöksessä vahvistettu maksuvelvollisuus tai korvauksen määrä on enintään miljoona [HUF].”

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 15 Eurospeed on Bulgariassa rekisteröity kuljetusyritys. Bulgarian kansalaiset Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev ja Stoyan Dimov ovat sen palveluksessa kuljettajina.
- 16 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatóságán (tulli- ja valtiovarainhallinnon Csongrádin alueellinen yksikkö, Unkari) virkamiehet tarkastivat erään Tšekin tasavallan ja Bulgarian välisen ajomatkan yhteydessä Unkarin ja Romanian välisellä rajalla tämän tuomion 15 kohdassa mainittujen henkilöiden kuljettamat Tšekissä rekisteröidyt kuorma-autot.
- 17 Ivaylo Todorov Dishev ja Diyan Todorov Dishev eivät kyenneet esittämään tässä tarkastuksessa piirturilevyä eivätkä käsin tehtyjä muistiinpanoja, joihin olisi tallennettu tiedot heidän työskentelystään 28 edeltävän päivän aikana.
- 18 Tämän vuoksi tulli- ja valtiovarainhallinnon Csongrádin alueellinen yksikkö katsoi, että nämä kaksi kuljettajaa olivat rikkoneet muutetun asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohtaa ja asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 2 kohtaa, ja määräsi kummallekin heistä 400 000 HUF:n (n. 1 280 euroa) hallinnollisen sakon.
- 19 Koska Dimov ei ollut kyennyt esittämään pätevää asiakirjaa, joka osoittaisi hänen harjoittamansa työskentelyn luonteen ajalta ennen hänen ottamistaan 12.4.2013 Eurospeedin palvelukseen kuljettajaksi, sama alueellinen yksikkö katsoi, että tämä kuljettaja oli rikkonut muutetun asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan säännöksiä, ja määräsi hänelle 400 000 HUF:n (n. 1 280 euroa) sakon.
- 20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (Unkarin valtakunnalliseen vero- ja tullihallintoon kuuluva ylempi alueellinen johtoyksikkö) vahvisti 30.5., 31.5. ja 3.6.2013 tekemillään päätöksillä tulli- ja valtiovarainhallinnon Csongrádin alueellisen yksikön päätökset.
- 21 Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedin hallinto- ja työoikeudellisten asioiden tuomioistuin, Unkari) hylkäsi kuljettajien, joihin pääasian oikeudenkäynti liittyy, näistä päätöksistä nostaman kanteen. Kyseinen tuomioistuin hylkäsi erityisesti väitteen, jonka mukaan sakot olisi pitänyt määrätä Eurospeedille eikä kuljettajille.

- 22 Siviiliprosessilain 340 ja 340/A §:n mukaan Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedin hallinto- ja työoikeudellisten asioiden tuomioistuin) tuomioon ei voitu hakea muutosta valittamalla eikä kassaatiovalituksella.
- 23 Eurospeed, joka maksoi työntekijöilleen määrätty sakot, nosti Gyulai törvényszékissä (Gyulan ylioikeus, Unkari) kanteen, jossa se vaatii Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedin hallinto- ja työoikeudellisten asioiden tuomioistuin) tekemästä unionin oikeuden rikkomisesta 1 248 000 HUF:n (n. 3 992 euroa) suuruista vahingonkorvausta, joka vastaa sakkojen ja oikeudenkäyntimaksun rahamäärää viivästyskorkeineen.
- 24 Tältä osin Eurospeed vetoaa erityisesti siihen, että Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedin hallinto- ja työoikeudellisten asioiden tuomioistuin) oli rikkonut asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohtaa hylätessään Eurospeedin työntekijöiden nostaman kanteen, sillä sakkoja ei olisi pitänyt määrätä työntekijöille vaan Eurospeedille. Eurospeed vetoaa tämän väitteen tueksi useisiin kansallisten viranomaisten ratkaisuihin, joista sen mielestä ilmenee, että tällaisten tosiseikkojen vallitessa sakkoa ei ole kohdistettava kuljettajaan vaan hänen työnantajanaan olevaan kuljetusyritykseen. Sakko määrätään kuljettajalle vain siinä tapauksessa, että kuljetusyritys vapautuu vastuustaan.
- 25 Szegedi törvényszék (Szegedin ylioikeus), jonka organisaatioon kuuluva yksikkö Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedin hallinto- ja työoikeudellisten asioiden tuomioistuin) on, vaatii, että kanne hylätään, koska Kúrian (ylin tuomioistuin, Unkari) oikeuskäytännön mukaan sakko voidaan laillisesti määrätä ajoneuvon kuljettajalle. Se katsoo joka tapauksessa, ettei asiassa ole tapahtunut unionin oikeussäännön riittävän ilmeistä ja vakavaa rikkomista.
- 26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa muun muassa, että mikäli asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohdan olisi tulkittava olevan esteenä sille, että jäsenvaltioiden säätämät seuraamukset tämän asetuksen mukaisten veloitteiden rikkomisista voivat kohdistua yksinomaan tai muuten kuin yksinomaan ajoneuvon kuljettajaan, pääasiassa kyseessä olevaa kansallista säännöstöä voitaisiin pitää yhteensopimattomana unionin oikeuden kanssa. Näin ollen jäsenvaltion vastuu unionin oikeuden rikkomisesta saattaisi tulla kysymykseen.
- 27 Tässä tilanteessa Gyulai törvényszék (Gyulan ylioikeus) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko se, että jäsenvaltio on vastuussa unionin oikeuden rikkomisella aiheutetusta vahingosta, tällä perusteella nostetun vahingonkorvausvaatimuksen käsittelyssä esteenä korvausvastuuta koskevien säännösten soveltamiselle siihen jäsenvaltion elimeen, joka on tosiasiallisesti syyllistynyt rikkomiseen?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohta esteenä sille, että jäsenvaltio antaa säännöksiä, joiden mukaista seuraamusta voidaan edellä mainitussa asetuksessa säädettyjä velvollisuuksia rikottaessa soveltaa kuljetusyrityksen lisäksi tai sen sijasta kyseiseen rikkomiseen todellisuudessa syyllistyneeseen ajoneuvon kuljettajaan?
- 3) Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, voidaanko hallintoriita-asioita käsittelevän jäsenvaltion tuomioistuimen päätös, joka perustuu asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohdan sijasta tämän säännöksen vastaisiin kansallisen oikeuden säännöksiin, katsoa päätökseksi, jossa unionin oikeuden sivuuttamista on pidettävä ilmeisenä?”

## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Toinen kysymys*

- 28 Toisella kysymyksellään, joka on syytä käsitellä ensimmäiseksi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetusta N:o 561/2006 ja erityisesti sen 10 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kuljettajaa pidetään hänen työnantajanaan olevan kuljetusyrityksen sijasta tai lisäksi vastuullisena kuljettajan itse tekemistä tämän asetuksen rikkomisista.
- 29 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Eurospeed ja ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tulkitsevat asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohdan olevan esteenä kuljettajaan kohdistettaville seuraamuksille hänen tekemistään tämän asetuksen rikkomisista.
- 30 Tällaista tulkintaa ei voida hyväksyä.
- 31 Ensinnäkin on syytä muistuttaa, että kyseisen asetuksen 19 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jäsenvaltion on annettava toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus määrätä seuraamus yritykselle ja/tai kuljettajalle tämän asetuksen rikkomisesta, joka on todettu kyseisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta.
- 32 Näin ollen tämän säännöksen sanamuodosta ilmenee selvästi, että asetuksessa N:o 561/2006 asetetaan tiettyjä velvoitteita sekä kuljetusyrityksille että kuljettajille ja määritellään kumpaankin ryhmään kuuluvat vastuullisiksi omien velvoitteidensa rikkomisista.
- 33 Vastoin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näkemystä tässä yhteydessä ei voida katsoa, että asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettaisiin ainoastaan tilannetta, jossa rikkomus on tehty toisen jäsenvaltion alueella. Kun kyseisen asetuksen 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä nimittäin nimenomaisesti säädetään, että jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuus määrätä yritykselle ja/tai kuljettajalle seuraamus saman asetuksen rikkomisesta on voimassa, ”vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella”, tästä seuraa vastakohtaispäätelmänä, että jäsenvaltiolla on joka tapauksessa toimivalta määrätä sen omalla alueella tehdystä rikkomuksesta seuraamus joko yritykselle tai kuljettajalle taikka molemmille. Toisin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on tulkinnut, sen seikan, että kyseisessä säännöksessä mahdollisuus määrätä asetuksen N:o 561/2006 rikkomisista seuraamuksia ulotetaan koskemaan asianomaisen jäsenvaltion ulkopuolella tehtyjä rikkomuksia, ei voida tulkita rajaavan seuraamukseen mahdollisesti johtavia rikkomuksia siten, että niihin kuuluisivat vain toisen jäsenvaltion alueella tehdyt rikkomukset.
- 34 Tämä tulkinta vahvistetaan erityisesti asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 27 perustelukappaleessa, jonka mukaan selvän ja tehokkaan noudattamisen valvonnan kannalta on suotavaa yhdenmukaistaa säännökset, jotka koskevat kuljetusyritysten ja kuljettajien vastuuta tämän asetuksen säännösten rikkomisesta, ja tämä vastuu voi johtaa aina tapauksen mukaan jäsenvaltioissa rikosoikeudellisiin, siviilioikeudellisiin tai hallinnollisiin seuraamuksiin. Kyseisen perustelukappaleen sanamuodosta ilmenee yksiselitteisesti, että jäsenvaltioilla on toimivalta antaa säännökset, joiden mukaan kuljettaja on vastuussa asetuksen säännösten rikkomisista, ja että niillä on harkintavaltaa sovellettavien seuraamusten laadun valinnassa.
- 35 Lisäksi asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 31 perustelukappaleen mukaan asetusta N:o 3821/85 olisi muutettava, jotta voitaisiin selvittää kuljetusyrityksille ja kuljettajille asetettuja erityisvelvoitteita, edistää oikeusvarmuutta sekä helpottaa ajo- ja lepoaikoja koskevien rajoitusten noudattamisen valvontaa teiden varsilla tehtävissä tarkastuksissa. Tämän perustelukappaleen sanamuodosta ilmenee, että asetus N:o 561/2006, jolla sitä paitsi muutetaan asetusta N:o 3821/85, koskee erityisesti niitä velvoitteita, joita kuljettajien on noudatettava viimeksi mainitun asetuksen nojalla. Koska jäsenvaltioilla



on yhtäältä asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 1 kohdan mukaan velvollisuus vahvistaa tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt siten, että seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä, ja koska kyseisessä asetuksessa ei toisaalta suljeta pois kuljettajien vastuuta, tästä seuraa, että jäsenvaltioilla on oikeus antaa säännöksiä, joiden perusteella seuraamuksia voidaan määrätä joko yksinomaan tai ei yksinomaan kuljettajille.

- 36 Lisäksi on todettava, että muutetun asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassa vahvistetaan velvoitteita, jotka kohdistuvat ainoastaan kuljettajiin ja joita kuljettajien on noudatettava vastuunalaiseksi joutumisen uhalla.
- 37 Asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohdasta, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on viitannut, on toiseksi todettava, ettei tätä säännöstä, jossa annetaan erityisiä sääntöjä kuljetusyriyten vastuusta, voida tulkita erikseen vaan sitä on luettava yhdessä saman asetuksen 10 artiklan 1 ja 2 kohdan säännösten kanssa, joissa kuljetusyriyksille asetetaan kuljettajien palkkausta ja heidän työnsä järjestämistä koskevia velvoitteita. Vaikka jäsenvaltioilla on asetuksen N:o 561/2006 10 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan ensimmäisen virkkeen mukaisesti oikeus pitää kuljetusyriyksiä täysimääräisesti vastuullisina niiden kuljettajien tekemistä rikkomuksista, tästä säännöksestä tai saman asetuksen mistään muustakaan säännöksestä ei ilmene, että jäsenvaltioiden olisi kohdennettava kuljetusyriykseen täysimääräinen vastuu näistä rikkomuksista. Kyseisen asetuksen 10 artiklan 3 kohdasta ei siten voida päätellä, että asetus olisi esteenä sille, että jäsenvaltio oikeuttaa toimivaltaiset viranomaiset määräämään seuraamuksia kuljettajille, jotka rikkovat samaa asetusta.
- 38 Kolmanneksi on riittävää todeta asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 17 perustelukappaleesta yhtäältä, että vaikka asetuksen tarkoituksena sinänsä on muun muassa maantieliikenteen henkilökunnan työolojen parantaminen (ks. vastaavasti tuomio 3.10.2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, 31 kohta ja tuomio 13.3.2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, 29 kohta), mikään ei oikeuta oletamaan, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut vapauttaa kokonaan kuljettajat heidän tekemistään rikkomuksista aiheutuvasta vastuusta varsinkaan silloin, kun rikkomukset liittyvät yksinomaan heidän tehtävänsä suorittamiseen.
- 39 Toisaalta on huomautettava, että asetuksen N:o 561/2006 tavoitteena on myös yleisen liikenneturvallisuuden parantaminen. Kyseisen asetuksen molemmat tavoitteet eli työolojen parantaminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen ilmenevät siten lähtökohtaisena velvoitteena varustaa tieliikenteeseen käytettävät ajoneuvot tyyppihyväksytyllä valvontalaitteella, jolla voidaan valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista. Tämän asetuksen tulkitseminen siten, että se olisi esteenä mahdollisuudelle määrätä kuljettajille seuraamuksia siitä, että kuljettajat rikkovat heille kyseisen asetuksen mukaan kuuluvia velvoitteita, estäisi varsinkin yleisen liikenneturvallisuuden parantamista koskevan tavoitteen toteutumisen.
- 40 Lisäksi unionin tuomioistuin on jo implisiittisesti todennut 9.2.2012 antamassaan tuomiossa Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), 3.10.2013 antamassaan tuomiossa Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631) ja 13.3.2014 antamassaan tuomiossa A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), että jäsenvaltioilla on mahdollisuus määrätä tällainen seuraamus kuljettajille.
- 41 Kaikesta edellä todetusta seuraa, että toiseen kysymykseen on vastattava, että asetusta N:o 561/2006 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kuljettajaa pidetään hänen työnantajanaan olevan kuljetusyriyksen sijasta tai lisäksi vastuullisena kuljettajan itse tekemistä tämän asetuksen rikkomisista.

#### *Ensimmäinen ja kolmas kysymys*

- 42 Toiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen ensimmäiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

## Oikeudenkäyntikulut

- 43 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 (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa kuljettajaa pidetään hänen työnantajanaan olevan kuljetusyrityksen sijasta tai lisäksi vastuullisena kuljettajan itse tekemistä tämän asetuksen rikkomisista.**

Allekirjoitukset