



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (šeštoji kolegija) SPRENDIMAS

2016 m. birželio 9 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Kelių transportas — Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 — Vairuotojo atsakomybė už pareigos naudoti tachografą pažeidimus“

Byloje C-287/14

dėl *Gyulai törvényszék* (Diulos teismas, Vengrija) 2014 m. birželio 4 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2014 m. birželio 11 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Eurospeed Ltd

prieš

Szegedi Törvényszék

TEISINGUMO TEISMAS (šeštoji kolegija),

kuriį sudaro šeštosios kolegijos pirmininko pareigas einantis E. Levits, teisėjai M. Berger (pranešėja) ir S. Rodin,

generalinis advokatas Y. Bot,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Eurospeed Ltd*, atstovaujamos *ügyvéd* D. Irinkov,
- Vengrijos vyriausybės, atstovaujamos M. Z. Fehér, G. Szima ir M. Bóra,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* G. Galluzzo,
- Europos Komisijos, atstovaujamos L. Havas ir J. Hottiaux,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: vengrų.

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl valstybių narių atsakomybės už žalą privatiems asmenims, padarytą dėl Europos Sąjungos teisės pažeidimo, principo ir 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1) 10 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Eurospeed Ltd* ir *Szegedi törvényszék* (Segedo teismas, Vengrija) ginčą dėl žalos, padarytos dėl šio teismo skirtos baudos trims *Eurospeed* darbuotojams, kurių teises perėmė ši bendrovė, už Reglamente Nr. 561/2006 nustatytų pareigų pažeidimus, atlyginimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Reglamento Nr. 561/2006 17, 27 ir 31 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(17) Šio reglamento tikslas – pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose. To iš esmės siekiama nuostatomis, susijusiomis su maksimaliomis vairavimo trukmėmis per dieną, per savaitę ir per dvi savaites paeiliui, nuostata, kuri įpareigoja suteikti vairuotojui normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį mažiausiai vieną kartą per dvi paeiliui einančias savaites, ir nuostatomis, kurios nurodo, kad jokiais aplinkybėmis kasdienio poilsio laikotarpis negali būti trumpesnis nei nepertraukiamas devynių valandų laikotarpis. Kadangi tos nuostatos garantuoja pakankamą poilsį, ir atsižvelgiant į pastarųjų metų vykdymo praktikos patirtį, sistema sutrumpintiems kasdienio poilsio laikotarpiams kompensuoti daugiau nebereikalinga.

<...>

(27) Siekiant aiškaus ir veiksmingo vykdymo pageidautina už šio reglamento pažeidimus užtikrinti vienodas nuostatas transporto ūkio subjektų ir vairuotojų atsakomybei. Priklausomai nuo valstybių narių ši atsakomybė gali pasireikšti baudžiamosiomis, civilinėmis ar administracinėmis sankcijomis.

<...>

(31) Siekiant išaiškinti konkrečias transporto ūkio subjektų ir vairuotojų pareigas, taip pat skatinti teisinį tikrumą bei patikrinimais keliuose prisidėti prie vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių laikymosi, [1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 227)] turėtų būti iš dalies pakeistas.“

- 4 Reglamento Nr. 561/2006 9 straipsnio 2 dalyje numatyta:

„Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis reglamentas, ar grįžtant iš tokios vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti gultu ar lova.“

5 Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nurodyta:

„1. Transporto ūkio subjektas nemoka samdomiems arba jai perduotiems vairuotojams jokių mokėjimų, netgi premijų ar priedų prie atlyginimo už nuvažiuotą atstumą ir (arba) vežamų krovinių kiekį, jei šių mokėjimų pobūdis kelia grėsmę saugiam eismui keliuose ir (arba) skatina pažeisti šį reglamentą.

2. Transporto ūkio subjektas taip organizuoja 1 dalyje minėtų vairuotojų darbą, kad vairuotojai galėtų laikytis Reglamento [Nr. 3821/85] ir šio reglamento II skyriaus nuostatų. Transporto ūkio subjektas suteikia vairuotojui išsamius nurodymus ir atlieka reguliarius patikrinimus, kad užtikrintų Reglamento [Nr. 3821/85] ir šio reglamento II skyriaus nuostatų laikymąsi.

3. Transporto ūkio subjektas atsako už jo vairuotojų padarytus pažeidimus, net jei jie buvo padaryti kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje.

Nepažeidžiant valstybių narių teisės taikyti transporto ūkio subjektams visišką atsakomybę, valstybės narės gali laikyti šiuos ūkio subjektus atsakingais priklausomai nuo to, ar jie pažeidė 1 ir 2 dalių nuostatas. Valstybės narės gali svarstyti bet kokius įrodymus, kad transporto ūkio subjektas negali būti pagrįstai laikomas atsakingu už padarytą pažeidimą.“

6 Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento ir Reglamento [Nr. 3821/85] pažeidimus, ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Nei už vieną šio reglamento ar Reglamento [Nr. 3821/85] nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie šias priemones ir sankcijų taikymo taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki 29 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos dienos. Komisija turi atitinkamai informuoti valstybes nares.

2. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje.

Išimties tvarka, kai nustatomas pažeidimas:

— kuris buvo padarytas ne atitinkamos valstybės narės teritorijoje, ir

— kurį padarė kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje įsteigtas ūkio subjektas ar vairuotojas, kurio darbo vieta yra kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje,

valstybė narė iki 2009 m. sausio 1 d. gali, užuot taikiusi sankciją, apie pažeidimą pranešti valstybės narės ar trečiosios šalies, kurioje yra įsteigtas ūkio subjektas ar kurioje yra vairuotojo darbo vieta, kompetentingai institucijai.“

7 Reglamento Nr. 561/2006 22 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės nuolat siunčia Komisijai atitinkamą informaciją apie nacionalinį šio reglamento aiškinimą ir taikymą, o Komisija sudaro galimybę šia informacija elektronine forma naudotis kitoms valstybėms narėms.“

- 8 Reglamento Nr. 3821/85, iš dalies pakeisto 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 561/2006 (OL L 102, 2006, p. 1, toliau – iš dalies pakeistas Reglamentas Nr. 3821/85) 15 straipsnio 7 dalyje nurodyta:

„a) Jei vairuotojo vairuojamoje transporto priemonėje yra sumontuota I priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga, tikrinančiam pareigūnui paprašius, vairuotojas turi būti pasiruošęs parodyti:

- i) einamosios savaitės ir prieš taiėjusių 15 dienų vairuotojo naudotus registracijos lapus;
- ii) vairuotojo kortelę, jei ją turi; ir
- iii) visus einamą dieną ir per prieš taiėjusias 15 dienų ranka darytus įrašus ir spaudinius pagal šio reglamento ir Reglamento [Nr. 561/2006] reikalavimus.

Tačiau po 2008 m. sausio 1 d. i ir iii punktuose nurodyti laikotarpiai turi apimti einamą dieną ir prieš taiėjusias 28 dienas;

b) kai vairuotojo vairuojamoje transporto priemonėje yra sumontuota IB priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga, tikrinančiam pareigūnui paprašius, vairuotojas turi būti pasiruošęs parodyti:

- i) savo asmeninę vairuotojo kortelę;
- ii) visus einamą dieną ir prieš taiėjusias 15 dienų ranka darytus įrašus ir spaudinius pagal šio reglamento ir Reglamento [Nr. 561/2006] reikalavimus ir
- iii) registracijos lapus, atitinkančius ii punkte nurodytą laikotarpį, kurio metu jis vairavo transporto priemonę, kurioje yra sumontuota I priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga.

Tačiau po 2008 m. sausio 1 d. ii punkte nurodyti laikotarpiai turi apimti einamą dieną ir prieš taiėjusias 28 dienas;

c) kaip laikomasi Reglamento [Nr. 561/2006] reikalavimų, įgaliotas tikrinantis pareigūnas gali patikrinti analizuodamas registracijos lapus, rodomus ar atspausdintus duomenis, kuriuos užregistravo įrašymo įranga ar vairuotojo kortelė arba, neturint šios galimybės, analizuojant visus kitus papildomus dokumentus, nurodytus 16 straipsnio 2 ir 3 punktuose, galinčius patvirtinti, jog nesilaikoma nuostatos reikalavimų.“

Vengrijos teisė

- 9 1988 m. Kelių eismo įstatymo Nr. I (*közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény*; toliau – Kelių eismo įstatymas) 20 straipsnyje nustatyta:

„1. Bauda skiriama kiekvienam asmeniui, kuris pažeidžia šio įstatymo nuostatas, specialias teisės normas ar Bendrijos teisės aktų nuostatas dėl:

<...>

d) tachografo ir tachografo disko, taip pat skaitmeniniams tachografams reikalingų kortelių naudojimo kelių transporto priemonėse,

<...>

2. Su baudos skyrimu susijusią procedūrą gali atlikti šie subjektai (atsižvelgiant į jų kompetenciją kontrolės srityje, kaip apibrėžtą šio straipsnio 11 dalyje): už transportą atsakinga valdžios institucija, muitinė, už apsaugą nuo nelaimių atsakinga valdžios institucija, už užimtumą atsakinga valdžios institucija ir už viešųjų erdvių stebėjimą atsakinga institucija.

3. Specialioje teisės normoje numatytos nuostatos, reglamentuojančios už procedūrą atsakingos valdžios institucijos kontrolės veiklą, taikomos šio straipsnio 2 dalyje nurodytai baudų skyrimo procedūrai, jeigu šiame straipsnyje nenumatyta kitaip.

4. Kiekvienam asmeniui – išskyrus lengvojo automobilio, išsinuomoto iš automobilių parko valdytojo, kaip tai suprantama pagal Registracijos mokesčio įstatymą, nuomininką ar vairuotoją, jeigu buvo sumokėtas automobilio registracijos mokestis ir lengvojo automobilio vairuotojas tai įrodo muitinės išduotu pažymėjimu – pažeidusiam vieną iš šio straipsnio 1 dalies a–j ir l punktų nuostatų, gali būti skirta nuo 10 000 iki 800 000 [Vengrijos forintų (HUF)] bauda, o k punkte nurodytu atveju – nuo 10 000 iki 300 000 [HUF] bauda. Specialioje teisės normoje nustatomas maksimalus už įvairių nuostatų pažeidimą skirtinų baudų dydis ir bauda, kuri taikant tą pačią procedūrą gali būti skirta už kelias neteisėtas veikas (veikimą arba neveikimą). Negali būti skiriama jokia bauda, jeigu nuo neteisėtos veikos padarymo praėjo daugiau kaip dveji metai (senatis).

5. Už minėtų nuostatų pažeidimą atsakingas asmuo turi sumokėti baudą. Kai gali būti nustatyta kelių asmenų atsakomybė, jie turi sumokėti specialioje teisės normoje nustatytą baudą proporcingai jų atitinkamai atsakomybės daliai darant pažeidimą. Jeigu jų atsakomybės dalis darant pažeidimą negali būti nustatyta, jie turi sumokėti baudą lygiomis dalimis. Pareiga mokėti baudą negali būti nustatyta esant nenugalimai jėgai, kurios vežimą keliais vykdančias asmuo nekontroliuoja, nenumatė ir negalėjo pagrįstai numatyti.

<...>

10 Kelių eismo įstatymo 48 straipsnio 3 dalies a punkto 15 papunktyje teisės aktų leidėjas įgalioja vyriausybę dekretu, be kita ko, nustatyti „baudų už su prekių vežimu ir birių prekių vežimu susijusių nuostatų ir tam tikrų kelių eismo taisyklių pažeidimus dydį ir bendrąsias taisykles, reglamentuojančias administracinių institucijų įgaliojimus skiriant baudas“.

11 2009 m. liepos 29 d. Vyriausybės dekreto Nr. 156/2009, kuriuo nustatomas baudų už tam tikrų prekių ir asmenų vežimo keliais bei kelių eismo taisyklių pažeidimus dydis ir administracinių institucijų įgaliojimai skirti baudas (*közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet*; toliau – Vyriausybės dekretas Nr. 156/2009), 5 straipsnyje numatyta:

„Atsižvelgiant į [Kelių eismo įstatymo] 20 straipsnio 1 dalies d punktą, pagal šio dekreto 4 priedą nustatytą baudą, jeigu įstatymuose ir kituose teisės aktuose nenumatyta kitaip, turi sumokėti asmuo, pažeidęs nuostatą dėl tachografo ir jo disko, taip pat jų naudojimo, numatyta:

<...>

e) Reglamente [Nr. 3821/85].

<...>

12 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, jog Vyriausybės dekreto Nr. 156/2009 4 priedo I2 ir I3 punktai suformuluoti taip:

„I2: Veika, už kurią skiriama bauda: vairuotojas negali pateikti einamosios dienos disko arba vairuotojo kortelės įrašų. Baudos dydis – 400 000 [HUF]. Baudą turintis sumokėti asmuo: vairuotojas.

I3: Veika, už kurią skiriama bauda: vairuotojas negali pateikti paskutinių 28 dienų disko įrašų. Baudos dydis – 400 000 [HUF]. Baudą turintis sumokėti asmuo: vairuotojas; vežėjas.“

13 1952 m. Įstatymo Nr. III dėl Civilinio proceso kodekso (*Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. Törvény*; toliau – Civilinio proceso kodeksas) 340 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Teismo sprendimas neskundžiamas apeliacine tvarka, išskyrus šio straipsnio 2 dalyje numatytą išimtį.“

14 To kodekso 340/A straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Kasacinis skundas negalimas <...>

<...>

b) bylose dėl baudos nustatymo <...>, kai administracinėje byloje arba sprendime dėl baudos arba žalos atlyginimo nustatymo mokėtina suma neviršija 1 milijono [HUF].“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

15 *Eurospeed* yra Bulgarijoje registruota transporto įmonė. Joje vairuotojais įdarbinti Bulgarijos piliečiai Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev ir Stoyan Dimov.

16 Vykstant iš Čekijos Respublikos į Bulgariją Čekijos Respublikoje registruotus ir šio sprendimo 15 punkte minėtų asmenų vairuojamus sunkvežimius Vengrijos ir Rumunijos pasienyje patikrino *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága* (Čongrado muitų ir mokesčių teritorinė tarnyba, Vengrija) pareigūnai.

17 Atliekant šį patikrinimą Ivaylo Todorov Dishev ir Diyan Todorov Dishev negalėjo pateikti nei tachografo disko, nei ranka užpildytos išklotinės, kurioje būtų užfiksuoti jų veiksmai per 28 prieš taiėjusias dienas.

18 Šiomis aplinkybėmis Čongrado muitų ir mokesčių teritorinė tarnyba nusprendė, kad šie du vairuotojai pažeidė iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalį ir Reglamento Nr. 561/2006 9 straipsnio 2 dalį ir kiekvienam iš jų skyrė 400 000 HUF (maždaug 1 280 eurų) administracinę nuobaudą.

19 Dėl S. Dimov, negalėjusio pateikti galiojančio dokumento, kuriuo remiantis būtų buvę galima nustatyti jo veiksmus iki 2013 m. balandžio 12 d. (šią dieną *Eurospeed* jį įdarbino vairuotoju), ši tarnyba nusprendė, kad suinteresuotasis asmuo pažeidė iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalį, ir skyrė jam 400 000 HUF (maždaug 1 280 eurų) baudą.

20 *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága* (Pagrindinė teritorinė muitų ir finansų tarnyba prie Nacionalinės mokesčių ir muitų administracijos, Vengrija) 2013 m. gegužės 30, 31 d. ir birželio 3 d. sprendimais paliko nepakeistus Čongrado muitų ir mokesčių teritorinės tarnybos sprendimus.

21 *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas) atmetė pagrindinėje byloje aptariamų vairuotojų pateiktą skundą dėl tų sprendimų. Kalbant konkrečiai, tas teismas atmetė argumentą, kad baudos turėjo būti skirtos *Eurospeed*, o ne vairuotojams.

22 Pagal Civilinio proceso kodekso 340 ir 340/A straipsnius *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas) sprendimo nebuvo galima apskųsti nei apeliacine, nei kasacine tvarka.

- 23 *Eurospeed*, kuri sumokėjo jos darbuotojams skirtas baudas, padavė skundą *Gyulai törvényszék* (Diulos teismas, Vengrija) ir reikalauja kaip žalos, patirtos dėl *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas) padaryto Sąjungos teisės pažeidimo, atlyginimą priteisti 1 248 000 HUF (maždaug 3 992 eurų) sumą, atitinkančią baudų ir žyminio mokesčio sumą ir su ja susijusius delspinigius.
- 24 Šiuo aspektu *Eurospeed*, be kita ko, teigia, kad *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas) pažeidė Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalį, kai atmetė jos darbuotojų paduotą skundą, nes baudos turėjo būti skirtos ne jiems, o jai pačiai. Grįsdama šį kaltinimą *Eurospeed* nurodo kelis nacionalinius sprendimus, iš kurių matyti, kad, esant tokiai faktinei situacijai, bauda turi būti skirta ne vairuotojui, bet jį įdarbinusiai transporto įmonei. Bauda gali būti skiriama vairuotojui tik tuo atveju, kai transporto įmonė atleidžiama nuo atsakomybės.
- 25 *Szegedi törvényszék* (Segedo teismas), kurio struktūrinis vienetas yra *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas), prašo atmesti skundą ir mano, kad, atsižvelgiant į *Kúria* (Aukščiausiasis Teismas, Vengrija) praktiką, bauda gali būti teisėtai skirta transporto priemonės vairuotojui. Bet kuriuo atveju jis laikosi nuomonės, kad nebuvo pakankamai akivaizdaus ir aiškaus teisės normos pažeidimo.
- 26 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, pažymi, kad jeigu Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalis turėtų būti aiškinama kaip kliudanti tam, kad valstybių narių numatytos sankcijos siekiant užkirsti kelią šiame reglamente nustatytų pareigų pažeidimams galėtų būti – išimtinai arba ne – taikomos transporto priemonės vairuotojui, pagrindinėje byloje nagrinėjami nacionalinės teisės aktai galėtų būti laikomi nesuderinami su Sąjungos teise. Taigi galėtų kilti valstybės atsakomybė už šios teisės pažeidimą.
- 27 Tokiomis aplinkybėmis *Gyulai törvényszék* (Diulos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar dėl to, kad valstybė narė turi pareigą atlyginti dėl Sąjungos teisės pažeidimo padarytą žalą, nagrinėjant tuo pagrindu pareikštą ieškinį dėl tokios žalos atlyginimo valstybės narės institucijai, faktiškai padariusiai šį pažeidimą, netaikytinos su tokia atsakomybe susijusios taisyklės?
 2. Jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų neigiamas, ar Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalimi užkertamas kelias valstybei narei priimti nacionalinės teisės nuostatas, kuriose už minėtame reglamente nustatytų pareigų pažeidimą numatyta sankcija gali būti taikoma atitinkamą pažeidimą faktiškai padariusiam transporto priemonės vairuotojui ir transporto įmonei arba tik vairuotojui vietoj transporto įmonės?
 3. Jeigu atsakymas į antrąjį klausimą būtų teigiamas, ar nacionalinio teismo sprendimas administracinėje byloje, pagrįstas ne Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalimi, bet šiai nuostatai prieštaraujančiomis vidaus teisės nuostatomis, gali būti pripažintas akivaizdžiai pažeidžiančiu Sąjungos teisę?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl antrojo klausimo

- 28 Antruoju klausimu, kurį reikia nagrinėti pirmiausia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamentas Nr. 561/2006, būtent jo 10 straipsnio 3 dalis, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos vairuotojui, o ne jį įdarbinusiai įmonei, arba vairuotojui ir šiai įmonei kartu tenka atsakomybė už paties šio vairuotojo padarytus šio reglamento pažeidimus.
- 29 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad *Eurospeed* ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalį aiškina kaip draudžiančią taikyti sankcijas vairuotojui už jo padarytus šio reglamento pažeidimus.
- 30 Tokiam aiškinimui negalima pritarti.
- 31 Pirma, reikia priminti, jog minėto reglamento 19 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad kiekviena valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas įmonei ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta.
- 32 Todėl iš šios nuostatos formuluotės aiškiai matyti, kad Reglamente Nr. 561/2006 tiek transporto įmonėms, tiek vairuotojams nustatytos konkrečios pareigos ir jie abu laikomi atsakingais už savo atitinkamų pareigų pažeidimus.
- 33 Šiuo atžvilgiu, priešingai, nei siūlo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, negalima pritarti tam, kad Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalyje nurodytas tik atvejis, kai pažeidimas padaromas kitos valstybės narės teritorijoje. Kadangi šio reglamento 19 straipsnio 2 dalies pirmame sakinyje aiškiai numatyta, jog valstybės narės kompetentingos institucijos turi galimybę taikyti sankcijas įmonei ir (arba) vairuotojui už to reglamento pažeidimą „net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“, tai, priešingai, reiškia, kad bet kuriuo atveju valstybė narė turi teisę už jos teritorijoje padarytą pažeidimą taikyti sankciją įmonei arba vairuotojui, arba jiems abiem. Priešingai, nei aiškina prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, tai, jog minėtoje nuostatoje galimybė taikyti sankcijas išplečiama ir dėl Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimų, padarytų už atitinkamos valstybės narės teritorijos ribų, negali būti aiškinama taip, kad pažeidimų, už kuriuos galima taikyti sankcijas, sritis apribojama tik kitoje valstybėje padarytais pažeidimais.
- 34 Ši aiškinimą, be kita ko, patvirtina Reglamento Nr. 561/2006 27 konstatuojamoji dalis, kurioje nustatyta, kad siekiant aiškaus ir veiksmingo vykdymo pageidautina už šio reglamento pažeidimus numatyti vienodas nuostatas dėl transporto įmonių ir vairuotojų atsakomybės; taikant šią atsakomybę, atsižvelgiant į konkretų atvejį, valstybėse narėse gali būti skiriamos baudžiamosios, civilinės ar administracinės sankcijos. Iš šios konstatuojamosios dalies teksto neabejotinai matyti, kad valstybėms narėms leidžiama numatyti vairuotojų atsakomybės už minėto reglamento pažeidimus tvarką ir kad jos turi diskreciją spręsti dėl taikytinų sankcijų pobūdžio.
- 35 Be to, Reglamento Nr. 561/2006 31 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad siekiant išsiaiškinti konkrečias transporto įmonių ir vairuotojų pareigas, taip pat skatinti teisinį tikrumą bei patikrinimais keliuose prisidėti prie vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių laikymosi Reglamentas Nr. 3821/85 turėtų būti iš dalies pakeistas. Iš šios konstatuojamosios dalies teksto matyti, kad Reglamentas Nr. 561/2006, kuriuo taip pat iš dalies pakeistas Reglamentas Nr. 3821/85, visų pirma susijęs su vairuotojais, kalbant apie pareigas, kurių jie turi laikytis pagal pastarąjį reglamentą. Kadangi, viena vertus, valstybės narės pagal Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalį turi nustatyti tokias taisykles dėl sankcijų už šio reglamento pažeidimą, kad šios sankcijos būtų veiksmingos, proporcingos,

atgrasančios ir nediskriminuojančios, ir, kita vertus, minėtame reglamente nėra atmeta galimybė taikyti vairuotojų atsakomybę, darytina išvada, jog šios valstybės gali numatyti nuostatas, leidžiančias skirti sankcijas – išimtinai arba ne – vairuotojams.

- 36 Be to, reikia pažymėti, kad iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnyje nustatytos tik vairuotojams taikomos pareigos ir kad jie turi jų laikytis, antraip jiems kiltų atsakomybė.
- 37 Antra, dėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytos Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalies reikia konstatuoti, kad ši nuostata, kurioje įtvirtintos specialios normos transporto įmonių atsakomybės srityje, negali būti aiškinama atskirai, bet turi būti vertinama kartu su šio reglamento 10 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatomis, kuriose nustatytos šių įmonių pareigos dėl vairuotojų atlyginimo ir vairuotojų darbo organizavimo. Be to, nors pagal Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalies antros pastraipos pirmą sakinį valstybės narės turi teisę laikyti, jog transporto įmonės yra visiškai atsakingos už jų vairuotojų padarytus pažeidimus, nei iš šios, nei iš jokios kitos šio reglamento nuostatos nematyti, kad valstybės narės privalo šioms įmonėms priskirti visą atsakomybę už šiuos pažeidimus. Taigi remiantis minėto reglamento 10 straipsnio 3 dalimi negalima daryti išvados, jog ja draudžiama, kad valstybė narė leistų kompetentingoms institucijoms taikyti sankcijas to reglamento pažeidimų padariusiems vairuotojams.
- 38 Trečia, dėl Reglamento Nr. 561/2006 17 konstatuojamosios dalies pakanka konstatuoti, viena vertus, kad nors šiuo reglamentu iš tiesų siekiama pagerinti kelių transporto sektoriaus darbuotojų darbo sąlygas (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Lundberg*, C-317/12, EU:C:2013:631, 31 punktą ir 2014 m. kovo 13 d. Sprendimo *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, 29 punktą), nėra pagrindo manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino visiškai atleisti vairuotojus nuo atsakomybės už jų padarytus pažeidimus, ypač kai šie pažeidimai išimtinai susiję su jų funkcijų vykdymu.
- 39 Kita vertus, reikia pažymėti, kad Reglamentu Nr. 561/2006 taip pat siekiama tikslo bendrai pagerinti saugų eismą keliuose. Taigi abu šio reglamento tikslai, t. y. pagerinti darbo sąlygas ir pagerinti saugų eismą keliuose, reiškia pareigą iš principo kelių eismo transporto priemonėse įrengti patvirtinto tipo tachografą, kurį naudojant būtų galima patikrinti, ar laikomasi vairavimo ir vairuotojų poilsio laiko. Šio reglamento aiškinimas, kad juo draudžiama galimybė skirti vairuotojams sankcijas už jų pareigų pagal tą reglamentą pažeidimą, trukdytų, be kita ko, siekti tikslo bendrai pagerinti saugų eismą keliuose.
- 40 Be to, Teisingumo Teismas 2012 m. vasario 9 d. Sprendime *Urbán* (C210/10, EU:C:2012:64), 2013 m. spalio 3 d. Sprendime *Lundberg*, (C-317/12, EU:C:2013:631) ir 2014 m. kovo 13 d. Sprendime *A. Karuse* (C-222/12, EU:C:2014:142) jau yra netiesiogiai pripažinęs valstybių narių galimybę skirti tokią sankciją vairuotojams.
- 41 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamentas Nr. 561/2006 aiškintinas taip, kad juo nėra draudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos vairuotojui, o ne jį įdarbinusiai įmonei, arba vairuotojui ir šiai įmonei kartu tenka atsakomybė už paties šio vairuotojo padarytus šio reglamento pažeidimus.

Dėl pirmojo ir trečiojo klausimų

- 42 Atsižvelgiant į atsakymą į antrąjį klausimą, nebereikia atsakyti į pirmąjį ir trečiąjį klausimus.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 43 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiai teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (šeštoji kolegija) nusprendžia:

2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 turi būti aiškinamas taip, kad juo nėra draudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos vairuotojui, o ne jį įdarbinusiai įmonei, arba vairuotojui ir šiai įmonei kartu tenka atsakomybė už paties šio vairuotojo padarytus šio reglamento pažeidimus.

Parašai