



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2016. gada 19. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Autopārvadājumi — Regula (EK) Nr. 561/2006 — 10. panta 3. punkts — 18. un 19. pants — Vadītājam uzlikts naudas sods — Transporta uzņēmumam noteiktie pasākumi, kas nepieciešami soda izpildei — Transportlīdzekļa aizturēšana

Lieta C-501/14

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedas Administratīvā un darba tiesa, Ungārija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2014. gada 28. oktobrī un kas Tiesā reģistrēts 2014. gada 10. novembrī, tiesvedībā

EL-EM-2001 Ltd

pret

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága .

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], tiesneši M. Bergere [*M. Berger*] (referente), E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], E. Levits un F. Biltšens [*F. Biltgen*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs I. Illēši [*I. Illéssy*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2015. gada 29. oktobra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *EL-EM-2001 Ltd* vārdā – *D. M. Irinkov*, *ügyvéd*,
- *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága* vārdā – *M. Daniné Égető* un *B. Gyenge*, *jogtanácsosok*,
- Ungārijas valdības vārdā – *M. Fehér* un *G. Szima*, pārstāvji,
- Igaunijas valdības vārdā – *K. Kraavi-Käerdi*, pārstāve,
- Īrijas vārdā – *A. Joyce* un *L. Williams*, pārstāvji,
- Zviedrijas valdības vārdā – *A. Falk* un *E. Karlsson*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – ungāru.

— Eiropas Komisijas vārdā – *J. Hottiaux* un *L. Havas*, pārstāvji,

— Norvēģijas valdības vārdā – *T. Skjeie* un *B. Stankovic*, pārstāves,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklaušanās pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV 2006, L 102, 1. lpp.), 19. panta 1. punkta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *EL-EM-2001 Ltd* un *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága* (Délalfeldas reģiona nodokļu un finanšu ģenerāldirekcija, Ungārija) par kravas transportlīdzekļa, kas pieder un kuru izmanto *EL-EM-2001 Ltd*, aizturēšanu, lai nodrošinātu šī transportlīdzekļa vadītājam, kurš strādāja šajā sabiedrībā, noteiktā naudas soda samaksāšanu.

Atbilstošie tiesību akti

Savienības tiesības

Regula Nr. 3821/85

- 3 Padomes 1985. gada 20. decembra Regulas (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV 1985, L 370, 8. lpp.), kas grozīta ar Regulu Nr. 561/2006 (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 3812/85”), 15. panta 7. punkta a) apakšpunktā ir noteikts:

“Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu, tad pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt:

- i) kārtējās darba nedēļas reģistrācijas diagrammas un tās, kuras transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis iepriekšējās 15 dienās;
- ii) vadītāja karti, ja viņam tāda ir; un
- iii) manuālos pierakstus un izdruku par kārtējo darba nedēļu un iepriekšējām 15 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā [Nr. 561/2006].

Tomēr pēc 2008. gada 1. janvāra laikposmiem, kas minēti i) un iii) apakšpunktā, ir jāietver kārtējā diena un iepriekšējās 28 dienas.

[..]”

Regula Nr. 561/2006

4 Saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 17., 26. un 27. apsvērumu:

“(17) Šīs regulas mērķis ir uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību. Lai to panāktu, tā galvenokārt paredz noteikumus, kas attiecas uz maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu vienā dienā, vienā nedēļā un divu secīgu nedēļu laikposmā, kā arī noteikumus, kas liek transportlīdzekļu vadītājiem veikt regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vismaz reizi divās secīgās nedēļās, un noteikumus, kas paredz, ka ikdienas atpūtas laikposms nekādā ziņā nedrīkstētu būt isāks par deviņām nepārtrauktām stundām. Tā kā šis noteikumu kopums garantē atbilstošu atpūtu un ņemot vērā iepriekšējo gadu īstenošanas pieredzi, saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu kompensēšanas sistēma vairs nav nepieciešama.

[..]

(26) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tos īsteno. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Kopējā pasākumu klāstā, kas paredzēti dalībvalstīm, būtu jāiekļauj arī iespēja aizturēt transportlīdzekli, ja ir konstatēti nopietni pārkāpumi. Noteikumiem, kas ietverti šajā regulā attiecībā uz sodiem vai procesiem, nebūtu jāietekmē valstu tiesību aktus, kas attiecas uz pierādīšanas pienākumu.

(27) Skaidras un efektīvas kontroles nolūkā ir vēlams nodrošināt vienveidīgus noteikumus par transporta uzņēmumu atbildību un transportlīdzekļu vadītāju atbildību, ja pārkāpta šī regula. Šī atbildība var izpausties kā sods, civiltiesiskie vai administratīvie sodi, atkarībā no dalībvalsts.”

5 Regulas Nr. 561/2006 1. pantā ir paredzēts:

“Šī regula paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, un lai uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību. Šīs regulas noteikumu mērķis ir arī attīstīt uzlabotu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs un uzlabot darba praksi autopārvadājumu jomā.”

6 Šīs regulas 10. panta 1.–3. punktā ir noteikts:

“1. Transporta uzņēmums nedrīkst transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, maksāt atalgojumu, prēmiju vai algas piemaksu, tostarp par rādītājiem, kas saistīti ar nobraukto attālumu un/vai pārvadātās kravas daudzumu, izņemot gadījumus, kad šāda samaksa neapdraud satiksmes drošību un/vai neveicina šīs regulas pārkāpšanu.

2. Transporta uzņēmums organizē 1. punktā minēto transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu ievērot Regulu [Nr. 3821/85] un šīs regulas II nodaļu. Transporta uzņēmums dod transportlīdzekļu vadītājiem atbilstīgus norādījumus un veic regulāras pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tiek ievērota Regul[a] [..] Nr. 3821/85 un šīs regulas II nodaļa.

3. Transporta uzņēmums ir atbildīgs par pārkāpumiem, ko ir izdarījuši uzņēmuma transportlīdzekļu vadītāji, pat ja pārkāpums ir izdarīts citā dalībvalstī vai kādā trešā valstī.

Neierobežojot dalībvalstu tiesības noteikt, ka transporta uzņēmumiem ir pilna atbildība, dalībvalsts var padarīt šo atbildību nosacītu, ja uzņēmums ir pārkāpis 1. un 2. punktu. Dalībvalsts atzīst jebkuru pierādījumu, kas pierāda, ka transporta uzņēmumu nevar pamatot atzīt par atbildīgu par pārkāpumiem.”

7 Regulas Nr. 561/2006 18. pantā ir noteikts:

“Dalībvalstis pieņem pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi šīs regulas īstenošanai.”

8 Šīs regulas 19. pantā ir paredzēts:

“1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas [...] Nr. 3821/85 pārkāpumiem, un nodrošina, ka tie tiek īstenoti. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Par šīs regulas un Regulas [Nr. 3821/85] pārkāpumiem piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem pasākumiem un noteikumiem par sodiem līdz datumam, kas noteikts 29. panta [otrajā daļā]. Komisija attiecīgi informē dalībvalstis.

2. Dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus tiem uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas pārkāpumiem, kas konstatēti tās teritorijā un par ko vēl nav piemēroti sodi, kā arī gadījumos, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī.

Izņēmuma gadījumā, ja ir konstatēts pārkāpums:

— kas nav izdarīts attiecīgās dalībvalsts teritorijā, un

— ko izdarījis jebkurš uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī vai trešajā valstī, vai transportlīdzekļa vadītājs, kura darba vieta ir citā dalībvalstī vai trešā valstī,

dalībvalsts līdz 2009. gada 1. janvārim tā vietā, lai piemērotu sodu, var paziņot par pārkāpuma faktu tās dalībvalsts vai trešās valsts kompetentajai iestādei, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību vai kurā ir transportlīdzekļa vadītāja darba vieta.

3. Ja dalībvalsts uzsāk lietu vai piemēro sodu par konkrētu pārkāpumu, tā transportlīdzekļa vadītājam rakstiski sniedz attiecīgos pierādījumus.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka samērīgu sodu sistēma, kas var ietvert naudassodus, par šīs regulas un Regulas [...] Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir spēkā attiecībā uz uzņēmumiem vai iesaistītajiem nosūtītājiem, ekspeditoriem, ceļojumu rīkotājiem, galvenajiem uzņēmējiem, apakšuzņēmējiem un transportlīdzekļu vadītāju aģentūrām.”

9 Regulas Nr. 561/2006 21. pantā ir noteikts:

“Gadījumos, ja dalībvalsts uzskata, ka ir noticis šīs regulas pārkāpums, kas visticamāk var apdraudēt satiksmes drošību, tā pilnvaro attiecīgu kompetento iestādi aizturēt attiecīgo transportlīdzekli uz laiku, kamēr pārkāpuma iemesls tiek novērsts. Dalībvalstis var likt transportlīdzekļa vadītājam izmantot ikdienas atpūtas laika posmu. Dalībvalstis vajadzības gadījumā arī anulē vai ierobežo uzņēmuma licenci, ja uzņēmums veic uzņēmējdarbību šajā dalībvalstī, vai anulē, aptur vai ierobežo transportlīdzekļa vadītāja apliecību. Komiteja saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru izstrādā pamatnostādnes, lai veicinātu šā panta saskaņotu piemērošanu.”

Ungārijas tiesības

10 *Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (1988. gada Likums Nr. I par ceļu satiksmi; turpmāk tekstā – “Likums par ceļu satiksmi”) 20. pantā ir noteikts:

“(1) Naudas sodu piemēro personām, kuras pārkāpj šajā likumā, kā arī speciālajās tiesību normās un Kopienas tiesību aktos paredzētos noteikumus attiecībā uz

[..]

- d) kontroles iekārtu un tahogrāfa aplūguma diagrammu, kā arī digitālajiem tahogrāfiem nepieciešamo vadītāja karšu izmantošanu autotransporta jomā,

[..]

(7) Veicot ceļu satiksmes kontroli, ievērojot nosacījumus par nodrošinājuma pasākumiem, kas paredzēti Likumā par vispārējiem noteikumiem, kuri piemērojami valsts administratīvo iestāžu procedūrām un pakalpojumiem, – ja tiek ievēroti normatīvie akti attiecībā uz bīstamo vielu, pārtikas, kas ātri bojājas, un dzīvu dzīvnieku transporta aizturēšanu – var aizturēt transportlīdzekli uz administratīvā procesa laiku vai līdz naudas soda samaksai vai garantijas iemaksai, kas nodrošina finanšu prasījumu, un šādā gadījumā nav vajadzīgs pieņemt *ad hoc* lēmumu pēc būtības. Transportlīdzekli tostarp nevar aizturēt, ja

- a) naudas soda nemaksātāja (vai nemaksātāju) juridiskā adrese, dzīvesvieta vai pastāvīgā dzīvesvieta atrodas Ungārijā vai nemaksātājam ir valsts nodokļu administrācijas izdots nodokļu reģistrācijas numurs vai nodokļu maksātāja identifikācijas numurs, vai
- b) finanšu iestāde nodrošina garantiju vai drošības maksu saistībā ar naudas sodas maksājuma pienākumu vai arī šo pienākumu uzņemas uzņēmums, kuram ir nodokļu reģistrācijas numurs un kurš ir reģistrēts valsts teritorijā, ar nosacījumu, ka naudas soda parādnieks procesa laikā šo faktu pienācīgi pierāda.

(7.a) ciktāl kontrolē tiek atklāts, ka ir pārkāpts kāds no 1. punkta c), e) un h) apakšpunktā uzskaitītajiem noteikumiem vai arī šis pārkāpums rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai, kompetentā iestāde var aizturēt transportlīdzekli līdz brīdim, kad zūd ceļu satiksmes drošības apdraudējums, ievērojot nosacījumus par nodrošinājuma pasākumiem, kas paredzēti Likumā par vispārējiem noteikumiem, kuri piemērojami valsts administratīvo iestāžu procedūrām un pakalpojumiem, un šādā gadījumā nav vajadzīgs pieņemt *ad hoc* lēmumu pēc būtības.

- 11 2009. gada 29. jūlija *Közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet* (Valdības Dekrēts Nr. 156/2009 par apmēru, kādā piemērojami naudas sodi par konkrētu tiesību normu pārkāpumiem preču un pasažieru autopārvadājumu jomā, kā arī par valsts iestādēm uzticētajiem uzdevumiem saistībā ar naudas soda uzlikšanu) 5. pantā ir paredzēts:

“Attiecībā uz Likuma [par ceļu satiksmi] 20. panta 1. punkta d) apakšpunktu naudas sods, kas ir ticis piemērots saskaņā ar šī paša dekrēta 4. pielikumu – ja vien nav likuma vai valdības noteikumu normas, ar kuru ir noteikts pretējais, – ir jāmaksā personai, kura pārkāpj noteikumus par reģistrācijas iekārtu un tahogrāfa aplūguma diagrammu, kā arī to izmantošanu, kāda ir paredzēta:

[..]

- e) Regulā [Nr. 3821/85].

[..]”

- 12 *Közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény* (2004. gada Likums Nr. CXL par vispārējiem noteikumiem, kas piemērojami valsts administratīvo iestāžu procedūrām un pakalpojumiem) 143. pantā “Aizsardzības pasākumi” ir paredzēts:

“(1) Ja ir apdraudēta saistību, kas ir procesa pamatā, turpmāka izpilde, pirms izpildes termiņa un piecu dienā laika, sākot no riska faktora rašanās, var noteikt, ka jāparedz nodrošinājums aizsardzības pasākuma veidā attiecībā uz finanšu prasījumu vai noteiktas lietas aizturējumu.

(2) Aizsardzības pasākumu nosaka pirmās pakāpes iestāde, un to īsteno izpildstruktūra.

(3) Aizsardzības pasākums tiek pārtraukts, ja

- a) tas tika veikts, lai nodrošinātu maksājuma pienākumu, un ja summa, kas atbilst šim maksājumam, ir iemaksāta izpildstruktūrā,
- b) tas tika veikts, lai nodrošinātu darbības pabeigšanu, un, ja neapšaubāmi ir pierādīts, ka ir veikti visas nepieciešamās sagatavojošās darbības, lai brīvprātīgi pabeigtu šo darbību, kas vienīgā šobrīd rada šķērsli aizsardzības pasākumiem, vai ja
- c) iemesls, kas bija aizsardzības pasākuma pamatā, ir zudis kāda cita iemesla dēļ.

[..]”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 13 *EL-EM-2001* ir Bulgārijā reģistrēts transporta uzņēmums. Veicot pārvadājumu Ungārijā, kāds no šī uzņēmuma darbiniekiem, kurš vadīja smago transportlīdzekli, kas piederēja un ko apkalpoja šis uzņēmums, tika pakļauts ceļu satiksmes kontrolei. Šajā saistībā kompetentās iestādes konstatēja, ka ir pārkāpti Regulas Nr. 3821/85 15. panta 7. punkta a) apakšpunkta noteikumi.
- 14 Tādējādi 2014. gada 25. februārī *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága* (Valsts nodokļu un muitas administrācijas Čongrādas [*Csongrad*] reģiona muitas un finanšu pārvalde, Ungārija; turpmāk tekstā – “pirmās pakāpes administratīvā iestāde”) minētā transportlīdzekļa vadītājam noteica administratīvo naudas sodu 400 000 Ungārijas forintu (HUF) (aptuveni EUR 1270) apmērā. Turklāt šī iestāde nolēma veikt aizsardzības pasākumu, lai nodrošinātu šī naudas soda samaksu, un tādējādi lika aizturēt šo transportlīdzekli līdz minētā naudas soda samaksai.
- 15 Saistībā ar prasību, ko cēla *EL-EM-2001*, otrās pakāpes administratīvā iestāde apstiprināja lēmumu, ar kuru tika noteikts šis aizsardzības pasākums.
- 16 *EL-EM-2001* cēla prasību, lūdzot atcelt šo lēmumu, *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedas Administratīvā un darba tiesa, Ungārija).
- 17 *EL-EM-2001* šajā ziņā norāda, ka tai nav piemērojama administratīvā procedūra, kuras rezultātā tika pieņemts apstrīdētais lēmums, un ka tā nav dalībniece procesā. Tā pamatojas uz faktu, ka, tā kā pārkāpumu izdarīja attiecīgā transportlīdzekļa vadītājs un tikai viņam pirmās pakāpes administratīvā iestāde noteica naudas sodu, tai kā šī vadītāja darba devējam nevar tikt noteikts aizsardzības pasākums, piemēram, aizturot tās pārvaldībā esošu transportlīdzekli. Tā uzsver, ka nav tādu tiesību normu, kas ļautu veikt šādu trešajai personai, kura nav dalībnieks administratīvajā procesā un nav izdarījusi pārkāpumu, piederošas lietas aizturēšanu.

- 18 Iestāde lūdza noraidīt *EL-EM-2001* prasību, tostarp norādot, ka pēdējai minētajai ir lietas dalībnieka statuss administratīvajā procesā un ka tā turklāt ir izmantojusi savas tiesības celt prasību par lēmumu, ar kuru tika noteikta attiecīgā transportlīdzekļa aizturēšana. Faktiski, tiklīdz kā tiek noteikts naudas sods, neatkarīgi no tā, kam tas ir jāmaksā, saskaņā ar Ungārijas tiesību aktiem administratīvā iestāde gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājam vai apsaimniekotājam ir noteikts administratīvais naudas sods, varot lemt par transportlīdzekļa, kas tika izmantots pārkāpuma konstatēšanas brīdī, aizturēšanu.
- 19 Šādos apstākļos *Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság* (Segedas Administratīvā un darba tiesa, Ungārija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasākums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu, ka pārkāpuma gadījumā tiek piemēroti dalībvalsts noteiktie un piesprieštie sodi, var tikt piemērots vienīgi personai, kas ir izdarījusi šādu pārkāpumu?

Citiem vārdiem: ievērojot Regulas Nr. 561/2006 18. pantā noteikto, vai tāds valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru pasākums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu, ka tiek piemēroti dalībvalsts noteiktie un piesprieštie sodi, tiek piemērots (fiziskai vai juridiskai) personai, attiecībā uz kuru administratīvajā procesā nav konstatēta pārkāpuma izdarīšana, ir pretrunā šīs pašas regulas 19. panta 1. punkta pirmajā teikumā paredzētajam dalībvalstij uzliktajam pienākumam?

2) Noraidošas atbildes uz pirmo jautājumu gadījumā: vai Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka trešajai (fiziskai vai juridiskai) personai piemērots pasākums par citas personas izdarītu pārkāpumu, ja nav konstatēts nekāda veida šīs trešās personas izdarīts pārkāpums, ir kvalificējams kā šai trešajai personai piemērots sods neatkarīgi no tā, kā to apzīmē?

3) Apstiprinošas atbildes uz otro jautājumu gadījumā: vai valsts tiesiskais regulējums, ar kuru, lai piemērotu sodu, kas noteikts par transportlīdzekļa vadītāja izdarītu pārkāpumu, ļauj citai (fiziskai vai juridiskai) personai piemērot sodu šī jēdziena materiāltiesiskā nozīmē, lai gan tas ir apzīmēts kā “pasākums”, ir pretrunā Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punktā paredzētajam dubultā novērtējuma aizliegumam?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 20 Uzdodot pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulai Nr. 561/2006 ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, ar kuru aizsardzības pasākuma veidā tiek atļauts aizturēt transporta uzņēmumam piederošu transportlīdzekli situācijā, kurā, pirmkārt, vadītājs, kas strādā šajā uzņēmumā, vadīja šo transportlīdzekli, pārkāpjot Regulas Nr. 3821/85 noteikumus, un, otrkārt, valsts iestāde nav noteikusi minētā uzņēmuma atbildību.
- 21 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 17. apsvērumu un 1. pantu tās mērķis tostarp ir uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību.
- 22 Saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 27. apsvērumā teikto, lai skaidri un efektīvi piemērotu noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku, vēlams nodrošināt vienkāršus noteikumus par transporta uzņēmumu un transportlīdzekļu vadītāju atbildību par šīs regulas pārkāpumiem, par kuru dalībvalstis var tikt paredzēti kriminālsodi, civiltiesiski vai administratīvi sodi.
- 23 Šajā ziņā Regulas (EK) Nr. 561/2006 18. pantā ir paredzēts, ka dalībvalstis veic pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi šīs regulas īstenošanai.

- 24 Tādējādi Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāparedz “noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas [...] Nr. 3821/85 pārkāpumiem”, un “[jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu], ka tie tiek īstenoti”.
- 25 No šīm tiesību normām izriet, ka Regulas Nr. 561/2006 mērķis nav sodu saskaņošana, bet gan gluži pretēji – ar šo regulu dalībvalstīm ir atstāta brīvība attiecībā uz veicamajiem pasākumiem un sodiem, kas nepieciešami regulas piemērošanai (šajā ziņā skat. spriedumu, 2012. gada 9. novembris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 22. punkts).
- 26 Šādā kontekstā ir jānorāda, ka Regulas Nr. 561/2006 10. panta 3. punktā dalībvalstīm ir skaidri noteiktas tiesības atzīt transporta uzņēmumus “par [pilnībā] atbildīgiem” par pārkāpumiem, kurus pieļauj tā nodarbinātie vadītāji.
- 27 Tāpat Regulas Nr. 561/2006 19. panta 2. punktā ir noteikts, ka dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas pārkāpumiem, kas konstatēti tās teritorijā un par ko vēl nav piemēroti sodi.
- 28 No šīs tiesību normas izriet, ka ar Regulu Nr. 561/2006 ir paredzēti noteikti pienākumi gan transporta uzņēmumiem, gan vadītājiem un gan vieniem, gan otriem tajā ir paredzēta atbildība par katram attiecīgi uzlikto pienākumu neizpildi (spriedums, 2016. gada 9. jūnijs, *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 32. punkts).
- 29 No minētās regulas preambulas 27. apsvēruma teksta arī skaidri izriet, ka dalībvalstīm ir atļauts paredzēt vadītāju atbildības par minētās regulas pārkāpumiem kārtību un ka attiecībā uz piemērojamo sodu veidiem dalībvalstīm ir rīcības brīvība (spriedums, 2016. gada 9. jūnijs, *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 34. punkts).
- 30 Ciktāl, pirmkārt, dalībvalstīm, piemērojot Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punktu, ir pienākums paredzēt tiesību normas par sodiem saistībā ar šīs regulas pārkāpumiem tā, lai šie sodi būtu efektīvi, samērīgi, preventīvi un nediskriminējoši, un, otrkārt, minētajā regulā nav izslēgta vadītāju atbildība, no tā izriet, ka šīs valstis var paredzēt normas, kas ļauj uzlikt sodus vadītājiem, neatkarīgi no tā, vai sods tiek uzlikts vienīgi vadītājiem vai ne (spriedums, 2016. gada 9. jūnijs, *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 35. punkts).
- 31 Turklāt Tiesa ir nospriedusi, ka objektīva atbildības sistēma mudina darba ņēmējus organizēt savu darbinieku darbu tādējādi, lai nodrošinātu Regulas Nr. 561/2006 ievērošanu, un ka ceļu satiksmes drošībai ir vispārēja interese, kas var attaisnot naudas soda noteikšanu darba devējam par viņa darbinieka pieļautiem pārkāpumiem un objektīvu krimināltiesiska rakstura atbildības sistēmu (spriedums, 1990. gada 10. jūlijs, *Hansen*, C-326/88, EU:C:1990:291, 19. punkts).
- 32 Visbeidzot ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 26. apsvērumu kopējā pasākumu klāstā, kas paredzēti dalībvalstīm, būtu jāiekļauj arī iespēja aizturēt transportlīdzekli, ja ir konstatēti nopietni pārkāpumi.
- 33 Šajā kontekstā Regulas Nr. 561/2006 21. pantā ir paredzēts, ka gadījumos, kad ir noticis pārkāpums, kas acīmredzami var apdraudēt satiksmes drošību, dalībvalstis var pilnvarot kompetento iestādi aizturēt attiecīgo transportlīdzekli uz laiku, kamēr pārkāpuma iemesls tiek novērsts. Dalībvalstis var likt vadītājam izmantot ikdienas atpūtas laikposmu vai vajadzības gadījumā arī anulēt, apturēt vai ierobežot uzņēmuma licenci, ja minētais uzņēmums ir reģistrēts attiecīgajā dalībvalstī, vai anulēt, apturēt vai ierobežot vadītāja apliecību.

- 34 No iepriekš minētā izriet, ka, ņemot vērā vēlamo mērķi – lai gan vadītāji, gan transporta uzņēmumi ievērotu pienākumus, kas tiem izriet no Regulas Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 piemērošanas, tāda aizsardzības pasākuma kā transportlīdzekļa aizturēšana piemērošana transporta uzņēmumam par pārkāpumu, kuru ir pieļāvis tajā strādājošs vadītājs, lai nodrošinātu soda, kas ir uzlikts šī pārkāpuma dēļ, izpildi, pats par sevi ir saderīgs ar Savienības tiesībām.
- 35 Tomēr ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums paredzēt noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas Nr. 3821/85 pārkāpumiem un kam ir jābūt “efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem”.
- 36 Tomēr minētajā direktīvā nav sīkāk reglamentēts, kā minētās valsts sankcijas būtu nosakāmas, un tostarp nav arī norādīts neviens skaidri noteikts kritērijs šādu sankciju samērīguma novērtēšanai (spriedums, 2012. gada 9. februāris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 22. punkts).
- 37 Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, ja nav veikta Savienības tiesību aktu saskaņošana attiecībā uz piemērojamajām sankcijām par tādu nosacījumu neievērošanu, kas paredzēti ar šiem tiesību aktiem izveidotajā sistēmā, tad dalībvalstu kompetencē ir izvēlēties sankcijas, ko tās uzskata par piemērotām. Tomēr dalībvalstīm šī kompetence ir jāsteno, ievērojot Savienības tiesības un to vispārējos principus, tātad arī samērīguma principu (skat. spriedumu, 2012. gada 9. februāris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 38 Šīm prasībām ir jāatbilst arī citiem pasākumiem, kas ir cieši saistīti ar sodiem, kuri, kā, piemēram, transportlīdzekļa aizturēšana, nodrošina to efektivitāti.
- 39 Tādējādi šajā gadījumā pamatlietā aplūkotajos valsts tiesību aktos atļautie aizsardzības pasākumi nedrīkst pārsniegt šajos tiesību aktos leģitīmi paredzēto mērķu sasniegšanai atbilstošu un vajadzīgo, ar nosacījumu, ka gadījumā, ja iespējams izvēlēties starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizvēlas mazāk ierobežojošais un radītās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas salīdzinājumā ar sasniedzamajiem mērķiem (šajā ziņā skat. spriedumu, 2012. gada 9. februāris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 24. un 53. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 40 Tiesa šajā kontekstā ir nospriedusi, ka sankciju stingrībai ir jāatbilst pārkāpumu, kas ar tām tiek sodīti, smagumam un it īpaši jānodrošina īsti preventīva ietekme, tajā pašā laikā ievērojot vispārējo samērīguma principu (spriedums, 2014. gada 27. marts, *LCL Le Crédit Lyonnais*, C-565/12, EU:C:2014:190, 45. punkts).
- 41 Turklāt Tiesa ir nospriedusi, ka samērīguma princips dalībvalstīm ir jāievēro, ne tikai nosakot pārkāpuma sastāvu un paredzot noteikumus par naudas sodu bargumu, bet arī izvērtējot aspektus, kas var būt ņemami vērā, lai noteiktu naudas sodu (spriedums, 2012. gada 9. februāris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 54. punkts).
- 42 Šādā kontekstā nav šaubu par to, ka pamatlietā aplūkotais ar aizturēšanu saistītais aizsardzības pasākums tika veikts administratīvajā procesā, kas ir vērstas tikai pret vadītāju, kura atbildība tika noteikta. Ungārijas tiesību aktos, proti, Likuma par ceļu satiksmi 20. panta 7. punktā, to lasot kopā ar 2004. gada Likuma Nr. CXL par vispārējiem noteikumiem, kas piemērojami valsts administratīvo iestāžu procedūrām un pakalpojumiem, 143. pantu, šajā ziņā ir paredzēts, ka, veicot ceļu satiksmes kontroli, ievērojot noteikumus attiecībā uz bīstamo vielu, pārtikas, kas ātri bojājas, un dzīvu dzīvnieku transporta aizturēšanu, var aizturēt transportlīdzekli uz administratīvā procesa laiku vai līdz naudas soda samaksai vai garantijas iemaksai, kas nodrošina finanšu prasījumu, ja kompetentā iestāde uzskata, ka ir apdraudēta saistību, kas ir procesa pamatā, turpmāka izpilde, un šādā gadījumā nav vajadzīgs pieņemt *ad hoc* lēmumu pēc būtības.

- 43 Turklāt saskaņā ar Likuma par ceļu satiksmes drošību 20. panta 7. punktu ir jākonstatē, ka transportlīdzekli nevar aizturēt, ja naudas soda nemaksātāja juridiskā adrese, dzīvesvieta vai pastāvīgā dzīvesvieta atrodas Ungārijā un parādniekam ir valsts nodokļu administrācijas izdots nodokļu reģistrācijas numurs vai nodokļu maksātāja identifikācijas numurs, vai finanšu iestāde nodrošina garantiju vai drošības maksu saistībā ar naudas sodas maksājuma pienākumu vai arī šo pienākumu uzņemas uzņēmums, kuram ir nodokļu reģistrācijas numurs un kurš ir reģistrēts valsts teritorijā, ar nosacījumu, ka naudas soda nemaksātājs procesa laikā šo faktu pienācīgi pierāda.
- 44 No tā izriet, ka vienīgais transportlīdzekļa aizturēšanas mērķis ir nodrošināt naudas soda, kas ir noteikts kā soda veids, ātru samaksu.
- 45 Lai gan tiesa, ka šāds aizsardzības pasākums principā ir piemērots un efektīvs, lai sasniegtu mērķi uzlabot darbinieku sociālos apstākļus un ceļu satiksmes drošību, kā norādīts Regulā Nr. 561/2006, transportlīdzekļa, kas pieder transporta uzņēmumam, kura atbildība administratīvajā procesā nav pierādīta, aizturēšana pārsniedz to, kas ir nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.
- 46 Kā Komisija norāda savu apsvērumu 43. punktā, pastāv tikpat efektīvi, bet mazāk ierobežojoši un (attiecībā uz īpašuma tiesībām) samērīgāki pasākumi, to vidū arī vadītāja apliecības darbības apturēšana, atņemšana vai ierobežošana līdz naudas soda samaksai. Šāds pasākums transporta uzņēmumam ļautu deleģēt citu vadītāju, kurš varētu vadīt attiecīgo transportlīdzekli neatkarīgi no naudas soda samaksas.
- 47 Attiecībā uz prasību, lai attiecīgais pasākums būtu efektīvs un tam būtu atturoša ietekme, kā tas izriet no Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punkta, to lasot kopā ar šīs regulas 18. pantu, jānorāda, ka pasākums atbilst šiem kritērijiem, ja tas mudina personas, kas ir iesaistītas ceļu satiksmē, izvairīties no sodiem un gadījumā, ja tiek noteikts naudas sods, to samaksāt pēc iespējas ātrāk. Atturošajai ietekmei ir vēl lielāka nozīme tad, ja persona, kurai ir jāmaksā naudas sods, ir arī aizturētā transportlīdzekļa īpašnieks. Tā tas tostarp ir tad, ja pārkāpuma izdarītājs ir gan vadītājs, gan transportlīdzekļa īpašnieks vai ja sods par pārkāpumu tiek uzlikts gan vadītājam, gan uzņēmumam.
- 48 Pamatlietā naudas sods tika uzlikts tikai vadītājam, ņemot vērā, ka uzņēmuma, kurš nav lietas dalībnieks administratīvajā procesā, atbildība netika nedz pierādīta, nedz pat apgalvota. Tomēr aizsardzības pasākums attiecas tikai uz šo uzņēmumu, lai gan tas nav pieļāvis nevienu pārkāpumu. Šādā situācijā aizsardzības pasākumam, aizturot transportlīdzekli, attiecībā pret vadītāju faktiski nav atturošas ietekmes un tas nav efektīvs. Turpretī pasākums, ar kuru tiku atņemta, apturēta vai ierobežota šī vadītāja apliecība līdz naudas soda samaksai, būtu atturošs un efektīvs un atbilstu samērīguma principa prasībām.
- 49 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regula Nr. 561/2006 ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, ar kuru aizsardzības pasākuma veidā tiek atļauts aizturēt transporta uzņēmumam piederošu transportlīdzekli situācijā, kurā, pirmkārt, vadītājs, kurš strādā šajā uzņēmumā, vadija šo transportlīdzekli, pārkāpjot Regulas Nr. 3821/85 noteikumus, un, otrkārt, valsts iestāde nav noteikusi minētā uzņēmuma atbildību, jo šāds aizsardzības pasākums neatbilst samērīguma principa prasībām.

Par otro un trešo jautājumu

- 50 Ņemot vērā uz pirmo jautājumu sniegto atbildi, uz otro un trešo jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 51 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, ar kuru aizsardzības pasākuma veidā tiek atļauts aizturēt transporta uzņēmumam piederošu transportlīdzekli situācijā, kurā, pirmkārt, vadītājs, kurš strādā šajā uzņēmumā, vadīja šo transportlīdzekli, pārkāpjot Padomes 1985. gada 20. decembra Regulas (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, noteikumus, un, otrkārt, valsts iestāde nav noteikusi minētā uzņēmuma atbildību, jo šāds aizsardzības pasākums neatbilst samērīguma principa prasībām.

[Paraksti]