



Zbiór Orzeczeń

Wyrok Trybunału (szósta izba) z dnia 9 czerwca
2016 r. TYPEDENOTENONPREVU Język postępowania: węgierski.

Odesłanie prejudycjalne Transport drogowy Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Odpowiedzialność kierowcy za naruszanie obowiązku używania tachografu

W sprawie C-287/14 mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Gyulai törvényszék (sąd w Gyula, Węgry) postanowieniem z dnia 4 czerwca 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 czerwca 2014 r., w postępowaniu: Eurospeed Ltd

przeciwko Szegedi Törvényszék,

TRYBUNAŁ (szósta izba), w składzie: E. Levits, pełniący obowiązki prezesa szóstej izby, M. Berger (sprawozdawca) i S. Rodin, sędziowie, rzecznik generalny: Y. Bot, sekretarz: A. Calot Escobar, uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione: w imieniu Eurospeed Ltd przez D. Irinkova, ügyvéd, w imieniu rządu węgierskiego przez Z. Fehéra, G. Szimę oraz M. Bóré, działających w charakterze pełnomocników, w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez G. Galluzzo, avvocato dello Stato, w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Havasa oraz J. Hottiaux, działających w charakterze pełnomocników, podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący Wyrok
1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni zasady odpowiedzialności państw członkowskich za szkody wyrządzone jednostkom wskutek naruszenia prawa Unii Europejskiej oraz wykładni art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1).
2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu zaistniałego między spółką Eurospeed Ltd a Szegedi törvényszék (sądem w Segedynie, Węgry) w przedmiocie odszkodowania za szkody wynikające z faktu, że ów sąd nałożył na trzech pracowników tej spółki, w prawa których Eurospeed wstąpił, grzywnę z tytułu naruszeń obowiązków wpływających z rozporządzenia nr 561/2006.
Ramy prawne
Prawo Unii
3 Zgodnie z motywami 17, 27 i 31 rozporządzenia nr 561/2006:

„(17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa [kolejne] tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin. Ponieważ przepisy te gwarantują odpowiedni odpoczynek oraz uwzględniając doświadczenia z lat ubiegłych w zakresie wprowadzania w życie odpowiednich przepisów, nie jest już niezbędny system rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.
[...]

(27)W interesie przejrzystego i skutecznego egzekwowania przepisów pożądanym jest ujednoczenie przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych i kierowców z tytułu naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. Odpowiedzialność taka może mieć w państwach członkowskich charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności.[...]

(31)Rozporządzenie [Rady] (EWG) nr 3821/85 [z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. 1985, L 370, s. 8)] powinno zostać zmienione w celu jasnego określenia szczególnych obowiązków przedsiębiorstw transportowych i kierowców, a także w celu umocnienia pewności prawnej i ułatwienia egzekwowania przestrzegania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku w trakcie kontroli drogowych⁴. Artykuł 9 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje: „Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki”.⁵ Artykuł 10 ust. 1–3 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi: „1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia. 2. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców, o których mowa w ust. 1, w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia [nr 3821/85] oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia. Przedsiębiorstwo transportowe wydaje odpowiednie polecenia kierowcy i przeprowadza regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia [nr 3821/85] oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia. 3. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub w państwie trzecim. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, państwa członkowskie mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ust. 1 i 2. Państwa członkowskie mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie”.⁶ Zgodnie z artykułem 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 561/2006: „1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia [nr 3821/85] oraz podejm[uj]ą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące. Jakiegokolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia [nr 3821/85] nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Komisja informuje o nich państwa członkowskie. 2. Państwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo i/lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego. W drodze wyjątku, gdy ujawniono naruszenie: które nie miało miejsca na terytorium danego państwa członkowskiego, oraz którego dopuściło się przedsiębiorstwo mające siedzibę lub kierowca zatrudniony w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim, państwo członkowskie może do dnia 1 stycznia 2009 r. zamiast nałożenia kary powiadomić o takim naruszeniu właściwy organ w państwie członkowskim lub państwie trzecim, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę lub w którym zatrudniony jest kierowca”.⁷ Zgodnie z art. 22 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006: „Państwa członkowskie regularnie przesyłają odpowiednie informacje dotyczące krajowej wykładni oraz stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia Komisji, która udostępnia te informacje w formie elektronicznej pozostałym państwom członkowskim”.⁸ Artykuł 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. (Dz.U. 2006, L 102, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 3821/85, ze zmianami”), stanowi: „a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I,

kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;ii)kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraziii)wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006].Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt i) oraz iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.b)Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:i)kartę kierowcy, której jest posiadaczem;ii)wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006] oraziii)wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.c)Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia [nr 561/2006], analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3”. Prawo węgierskie9Artykuł 20 közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (ustawy nr I z 1988 r. o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą o ruchu drogowym”) stanowi:„(1)Karze grzywny podlega każda osoba naruszająca przepisy przewidziane w niniejszej ustawie, jak również w szczególnych uregulowaniach prawnych i aktach prawa wspólnotowego dotyczących:[...]d)używania urządzeń rejestrujących oraz tarcz tachografów stosowanych w transporcie drogowym, jak również kart niezbędnych do tachografów cyfrowych,[...]”(2)Postępowanie w sprawie nałożenia kary grzywny mogą prowadzić (stosownie do ich uprawnień kontrolnych opisanych w ust. 11): organ właściwy w sprawach transportu, policja, organ celny, organ ochrony przed katastrofami, organ właściwy w sprawach zatrudnienia oraz organ właściwy w sprawach nadzoru nad przestrzenią publiczną.(3)Przepisy przewidziane w szczegółowych uregulowaniach prawnych dotyczących działalności kontrolnej organu prowadzącego postępowanie mają zastosowanie do postępowania w sprawie nałożenia kary grzywny, o którym mowa w ust. 2, chyba że niniejszy artykuł stanowi inaczej.(4)Każdy – z wyjątkiem wynajmującego lub prowadzącego samochód osobowy wynajęty od podmiotu zarządzającego flotą pojazdów samochodowych w rozumieniu ustawy o opłacie rejestracyjnej, jeśli opłata rejestracyjna związana z pojazdem samochodowym została uiszczona, a kierowca samochodu osobowego udowodni to, przedstawiając zaświadczenie wystawione przez organ celny – kto narusza przepisy ust. 1 lit. a)–j) i l), może zostać ukarany grzywną w wysokości 10 000–800 000 forintów [węgierskich (HUF)], a w przypadku wskazanym w ust. 1 lit. k) – grzywną w wysokości 10 000–300 000 [HUF]. Szczególne uregulowania prawne określają maksymalną wysokość grzywien podlegających nałożeniu w przypadku naruszeń różnych przepisów, jak również grzywny, jaka może zostać nałożona w tym samym postępowaniu z tytułu kilku działań lub zaniechań mających charakter naruszenia. Kary grzywny nie nakłada się, jeśli od popełnienia czynu mającego charakter naruszenia minęły dwa lata (przedawnienie).(5)Osoba odpowiedzialna za naruszenie jednego z powyższych przepisów jest zobowiązana do zapłaty grzywny. Jeśli można wykazać odpowiedzialność kilku osób, są one zobowiązane do zapłaty kwoty grzywny określonej w szczególnych uregulowaniach prawnych proporcjonalnie do części ich odpowiedzialności w naruszeniu. Jeśli nie można ustalić części ich odpowiedzialności, obowiązek zapłaty grzywny spoczywa na nich w częściach równych. Obowiązek zapłaty grzywny nie może zostać ustalony w przypadku wystąpienia nadrzędnych względów, za które osoba wykonująca transport drogowy nie odpowiada i których nie przewidziała ani nie mogła rozsądnie przewidzieć.[...]”.10W art. 48 ust. 3 lit. a) pkt 15 ustawy o ruchu drogowym ustawodawca upoważnił rząd do określenia, w drodze dekretu rządowego, w szczególności „wysokości grzywien, jakie mogą zostać nałożone w przypadku naruszenia przepisów dotyczących transportu drogowego towarów i transportu drogowego towarów luzem oraz niektórych przepisów ruchu drogowego, a także ogólnych zasad regulujących zadania administracji związane z nakładaniem grzywien”.11Artykuł 5 közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (dekretu rządowego nr 156/2009 dotyczącego wysokości

grzywien, jakie mogą zostać nałożone w przypadku naruszenia niektórych przepisów dotyczących transportu drogowego towarów i osób oraz ruchu drogowego, a także zadań władzy publicznej związanych z nakładaniem grzywien) z dnia 29 lipca 2009 r. (zwanego dalej „dekretem rządowym nr 156/2009”) stanowi, co następuje: „Jeśli chodzi o art. 20 ust. 1 lit. d) ustawy [o ruchu drogowym], kwota grzywny, która została ustalona zgodnie z załącznikiem nr 4 do tego dekretu, powinna – z zastrzeżeniem przepisów ustawowych lub wykonawczych, które stanowią inaczej – zostać zapłacona przez osobę, która narusza przepisy dotyczące urządzeń rejestrujących oraz tarcz tachografów, jak również ich używania, przewidziane: [...]e)w rozporządzeniu [nr 3821/85].[...]”.

12Sąd odsyłający podnosi, że pkt I2 i I3 załącznika nr 4 do dekretu rządowego nr 156/2009 mają następujące brzmienie: „I2: Czyn podlegający grzywnie: kierowca nie jest w stanie przedstawić informacji zarejestrowanych na tarczy lub w karcie kierowcy w odniesieniu do bieżącego dnia. Wysokość grzywny: 0 [HUF]. Osoba zobowiązana do uiszczenia grzywny: kierowca. I3: Czyn podlegający grzywnie: kierowca nie jest w stanie przedstawić informacji zarejestrowanych na tarczy z poprzednich 28 dni. Wysokość grzywny: 0 [HUF]. Osoba zobowiązana do uiszczenia grzywny: kierowca, przewoźnik”.

13Artykuł 340 ust. 1 Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (ustawy nr III z 1952 r. wprowadzającej kodeks postępowania cywilnego, zwanej dalej „kodeksem postępowania cywilnego”) przewiduje: „Wyrok wydany przez sąd nie podlega zaskarżeniu z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w ust. 2”.

14Zgodnie z art. 340/A ust. 2 tego kodeksu: „Skarga kasacyjna nie przysługuje [...]b)w sprawach dotyczących określenia grzywny [...], jeśli obowiązek zapłaty stwierdzony w sprawie administracyjnej lub w decyzji określającej grzywnę lub kwota odszkodowania nie przekracza 1 mln [HUF]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

15Eurospeed jest przedsiębiorstwem transportowym zarejestrowanym w Bułgarii. Zatrudnia w charakterze kierowców Ivayla Todorova Disheva, Diyana Todorova Disheva i Stoyana Dimova, obywateli bułgarskich.

16W związku z przejazdem na trasie pomiędzy Republiką Czeską i Bułgarią ciężarówki zarejestrowane w Republice Czeskiej i prowadzone przez osoby wskazane w pkt 15 niniejszego wyroku zostały skontrolowane na przejściu granicznym między Węgry a Rumunią przez patrol Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (departamentalnego urzędu ds. ceł i finansów w Csongrádzie, Węgry).

17Podczas tej kontroli Ivaylo Todorov Dishev i Diyan Todorov Dishev nie byli w stanie przedstawić ani tarczy tachografu, ani zapisu odręcznego określającego czynności wykonywane przez nich w okresie poprzednich 28 dni.

18W związku z tym departamentalny urząd ds. ceł i finansów w Csongrádzie uznał, że ci dwaj kierowcy naruszyli art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85, ze zmianami, oraz art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006, i nałożył na każdego z nich grzywnę administracyjną w wysokości 0 HUF (około 1280 EUR).

19Jeśli chodzi o S. Dimova, który nie był w stanie przedstawić ważnego dokumentu wskazującego na charakter działalności, jaką wykonywał przed dniem 12 kwietnia 2013 r., w którym to dniu został zatrudniony przez Eurospeed jako kierowca, ten sam urząd stwierdził, że S. Dimov naruszył przepisy art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85, ze zmianami, i nałożył na niego grzywnę w wysokości 0 HUF (około 1280 EUR).

20Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (główny urząd regionalny ds. ceł i finansów, podlegający krajowemu urzędowi ds. podatków i ceł, Węgry) decyzjami z dnia 30 maja, 31 maja i 3 czerwca 2013 r. utrzymał w mocy decyzje departamentalnego urzędu ds. ceł i finansów w Csongrádzie.

21Skarga wniesiona na te decyzje przez kierowców, o których mowa powyżej, została oddalona przez Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie, Węgry). Ów sąd nie uwzględnił w szczególności argumentu, że grzywny należało nałożyć na Eurospeed, a nie na kierowców.

22Zgodnie z art. 340 i 340/A kodeksu postępowania cywilnego wyroki Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (sądu administracyjnego i pracy w Segedynie) nie podlegają zaskarżeniu ani w drodze apelacji, ani w drodze skargi kasacyjnej.

23Eurospeed, który zapłacił grzywny nałożone na swych pracowników, wniósł skargę do Gyulai törvényszék (sądu w Gyula, Węgry). Wnosi on o zapłatę kwoty w wysokości 0 HUF (około 3992 EUR) odpowiadającej kwocie grzywien oraz opłacie za odwołanie, a także związanych z nią odsetek za zwłokę, tytułem naprawienia szkody wynikającej z naruszenia prawa Unii przez Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie).

24Eurospeed podnosi w tym względzie w szczególności, że Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie) naruszył art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006, oddalając skargę wniesioną przez pracowników tej spółki, ponieważ grzywny winny zostać nałożone na Eurospeed, a nie na nich. Na poparcie tego zastrzeżenia Eurospeed powołuje się na szereg orzeczeń

sądów krajowych, z których wynika, że w takiej sytuacji faktycznej grzywna powinna zostać nałożona nie na kierowcę, ale na przedsiębiorstwo transportowe, które go zatrudnia. Grzywna nakładana jest na kierowcę wyłącznie w przypadku, gdy przedsiębiorstwo transportowe jest zwolnione z odpowiedzialności.²⁵ Szegedi törvényszék (sąd w Segedynie), którego Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie) stanowi jednostkę organizacyjną, wnosi o oddalenie skargi, wskazując, że w świetle orzecznictwa Kúria (sądu najwyższego, Węgry) grzywna może zostać nałożona zgodnie z prawem na kierowcę pojazdu. W każdym razie uważa on, że nie doszło do wystarczająco poważnego i oczywistego naruszenia przepisu prawa.²⁶ Sąd odsyłający wskazuje w szczególności, że gdyby art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 należało interpretować w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie temu, by przewidziane przez państwa członkowskie sankcje wymierzone w celu karania za naruszenia obowiązków wynikających z tego rozporządzenia mogły być stosowane, wyłącznie lub nie, w stosunku do kierowcy pojazdu samochodowego, uregulowania krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym mogłyby zostać uznane za niezgodne z prawem Unii. W konsekwencji państwo mogłoby zostać ewentualnie pociągnięte do odpowiedzialności za naruszenie tego prawa.²⁷ W tych okolicznościach Gyulai törvényszék (sąd w Gyula) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi: „1) Czy fakt, że to na państwie członkowskim ciąży obowiązek naprawienia szkody wynikającej z naruszenia prawa Unii, wyklucza, przy ocenie skargi odszkodowawczej wniesionej na tej podstawie, zastosowanie przepisów dotyczących wspomnianej odpowiedzialności wobec organu państwa członkowskiego, który rzeczywiście dopuścił się danego naruszenia? 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze: czy art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 wyklucza przyjęcie przez państwo członkowskie przepisów prawa krajowego przewidujących karę, która w przypadku naruszenia obowiązków ustanowionych we wspomnianym rozporządzeniu może być nałożona, oprócz lub zamiast przedsiębiorstwa transportowego, na kierowcę pojazdu, który rzeczywiście popełnił dane naruszenie? 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie: czy orzeczenie sądu krajowego wydane w postępowaniu sędowo-administracyjnym, które nie jest oparte na art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006, lecz na przepisach prawa wewnętrznego sprzecznych z tym przepisem, może być uznane za naruszające w sposób oczywisty prawo Unii?”. W przedmiocie pytań prejudycjalnych W przedmiocie pytania drugiego²⁸ W ramach pytania drugiego, które trzeba zbadać w pierwszej kolejności, sąd odsyłający dąży w istocie do wyjaśnienia, czy rozporządzenie nr 561/2006, a w szczególności art. 10 ust. 3 tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że stoi ono na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zamiast lub oprócz przedsiębiorstwa transportowego zatrudniającego kierowcę uznają tego kierowcę za odpowiedzialnego za naruszenia rzeczonych rozporządzenia, których on sam się dopuścił.²⁹ Z postanowienia odsyłającego wynika, że Eurospeed oraz sąd odsyłający interpretują art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie stosowaniu sankcji wobec kierowcy w celu wymierzenia kary za naruszenia tego rozporządzenia, których dopuścił się ten kierowca.³⁰ Nie można jednak zgodzić się z taką wykładnią.³¹ W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że art. 19 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia stanowi, iż każde państwo członkowskie upoważnia właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie tego rozporządzenia, które zostało stwierdzone na jego terytorium i nie zostało jeszcze ukarane.³² Tak więc z brzmienia tego przepisu jasno wynika, że rozporządzenie nr 561/2006 nakłada określone obowiązki zarówno na przedsiębiorstwa transportowe, jak i na kierowców oraz uznaje te przedsiębiorstwa i tych kierowców za odpowiedzialnych za naruszenia ciężących na nich odpowiednio obowiązków.³³ Wbrew stanowisku sądu odsyłającego nie można przyjąć w tym względzie, że art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 dotyczy wyłącznie przypadku, gdy naruszenie zostaje popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego. Zważywszy bowiem, że art. 19 ust. 2 zdanie pierwsze tego rozporządzenia przewiduje wyraźnie, iż możliwość nałożenia przez właściwe organy państwa członkowskiego kary na przedsiębiorstwo lub na kierowcę za naruszenie tego rozporządzenia istnieje, „nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego”, oznacza to a contrario, że państwo członkowskie jest w każdym razie uprawnione do nałożenia kary albo na przedsiębiorstwo, albo na kierowcę, albo na przedsiębiorstwo i kierowcę za naruszenie popełnione na jego terytorium. Wbrew wykładni zaproponowanej przez sąd odsyłający fakt, iż wspomniany przepis rozszerza możliwość nałożenia kar na naruszenia rozporządzenia nr 561/2006 popełnione poza terytorium danego państwa

członkowskiego, nie może być rozumiany w ten sposób, że ogranicza on zakres naruszeń, za które można wymierzyć karę, do naruszeń popełnionych na terytorium innego państwa.³⁴ Za taką wykładnią przemawia w szczególności motyw 27 rozporządzenia nr 561/2006, zgodnie z którym w interesie przejrzystego i skutecznego egzekwowania przepisów pożądane jest ujednoczenie przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych i kierowców z tytułu naruszenia przepisów tego rozporządzenia, zaś odpowiedzialność taka może mieć w państwach członkowskich charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności. Z brzmienia tego motywu wynika jednoznacznie, że państwa członkowskie mogą ustanowić system odpowiedzialności kierowców za naruszenia tego rozporządzenia i dysponują one zakresem uznania w odniesieniu do charakteru stosowanych kar.³⁵ Podobnie, zgodnie z motywem 31 rozporządzenia nr 561/2006, rozporządzenie nr 3821/85 powinno zostać zmienione w celu jasnego określenia szczególnych obowiązków przedsiębiorstw transportowych i kierowców, a także w celu umocnienia pewności prawnej i ułatwienia egzekwowania przestrzegania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku w trakcie kontroli drogowych. Z treści tego motywu wynika, że rozporządzenie nr 561/2006, które zmienia ponadto rozporządzenie nr 3821/85, dotyczy w szczególności kierowców w odniesieniu do obowiązków, które muszą oni spełnić na podstawie tego ostatniego rozporządzenia. Zważywszy, po pierwsze, że państwa członkowskie są zobowiązane na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 do przyjęcia przepisów dotyczących nakładania kar za naruszenie tego rozporządzenia, tak by owe kary były skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a po drugie, że rzeczony rozporządzenie nie wyklucza odpowiedzialności kierowców, wynika stąd, iż państwa mogą przewidzieć przepisy pozwalające na nałożenie kar, wyłącznie lub nie, na kierowców.³⁶ Ponadto należy zaznaczyć, że art. 15 rozporządzenia nr 3821/85, ze zmianami, określa obowiązki, którym podlegają wyłącznie kierowcy i które owi kierowcy muszą spełniać pod groźbą pociągnięcia ich do odpowiedzialności.³⁷ W drugiej kolejności, jeśli chodzi o art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006, na który powołuje się sąd odsyłający, należy stwierdzić, że ów przepis, wprowadzający szczególne zasady w dziedzinie odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych, nie może być interpretowany w oderwaniu, lecz należy go rozpatrywać w związku z przepisami art. 10 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, które nakładają na te przedsiębiorstwa obowiązki dotyczące wynagrodzenia kierowców i organizacji ich pracy. Ponadto, wprawdzie zgodnie z art. 10 ust. 3 akapit drugi zdanie pierwsze rozporządzenia nr 561/2006 państwa członkowskie mają prawo uznać przedsiębiorstwa transportowe za odpowiedzialne w pełni za naruszenia popełnione przez ich kierowców, jednak z przepisu tego ani z żadnego innego przepisu wspomnianego rozporządzenia nie wynika, że państwa członkowskie są zobowiązane do przypisania tym przedsiębiorstwom pełnej odpowiedzialności za takie naruszenia. W konsekwencji z art. 10 ust. 3 rzeczonego rozporządzenia nie wynika, że rozporządzenie to stoi na przeszkodzie temu, by państwo członkowskie pozwoliło właściwym organom na nakładanie kar na kierowców, którzy naruszają przepisy tego rozporządzenia.³⁸ W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o motyw 17 rozporządzenia nr 561/2006, wystarczy stwierdzić, po pierwsze, że wprawdzie owo rozporządzenie ma na celu w szczególności poprawę warunków pracy pracowników sektora transportu drogowego (zob. podobnie wyroki: z dnia 3 października 2013 r., Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, pkt 31; z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, pkt 29), jednak nic nie pozwala sądzić, że prawodawca Unii zamierzał zwolnić kierowców z wszelkiej odpowiedzialności za popełniane przez nich naruszenia, zwłaszcza gdy związane są one wyłącznie z wykonywaniem przez nich funkcji.³⁹ Po drugie, należy zaznaczyć, że rozporządzenie nr 561/2006 realizuje również cel polegający na poprawie ogólnego bezpieczeństwa drogowego. Oba cele tego rozporządzenia, mianowicie poprawa warunków pracy oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego, znajdują zatem wyraz w obowiązku wyposażenia zasadniczo pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego w homologowane urządzenia rejestrujące pozwalające na kontrolowanie przestrzegania czasu jazdy i odpoczynku kierowców. Jednakże wykładnia tego rozporządzenia, zgodnie z którą wyklucza ono możliwość nakładania na kierowców kar z tytułu naruszenia przez nich obowiązków spoczywających na nich na podstawie tego rozporządzenia, stałaby na przeszkodzie w szczególności realizacji celu polegającego na poprawie ogólnego bezpieczeństwa drogowego.⁴⁰ Ponadto Trybunał przyjął już w dorozumiany sposób w wyrokach z dnia 9 lutego 2012 r., Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), z dnia 3 października 2013 r., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631) i z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), że państwa członkowskie mogą nałożyć taką karę na kierowców.⁴¹ Z całości powyższych rozważań

wynika, że na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż rozporządzenie nr 561/2006 winno być interpretowane w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zamiast lub oprócz przedsiębiorstwa transportowego zatrudniającego kierowcę uznają tego kierowcę za odpowiedzialnego za naruszenia rzeczonych rozporządzenia, których on sam się dopuścił. W przedmiocie pytań pierwszego i trzeciego⁴² Mając na względzie treść odpowiedzi na pytanie drugie, udzielanie odpowiedzi na pytania pierwsze i trzecie jest bezprzedmiotowe. W przedmiocie kosztów⁴³ Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi. Z powyższych względów Trybunał (szósta izba) orzeka, co następuje: Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zamiast lub oprócz przedsiębiorstwa transportowego zatrudniającego kierowcę uznają tego kierowcę za odpowiedzialnego za naruszenia rzeczonych rozporządzenia, których on sam się dopuścił.

Podpisy