



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (siódma izba)

z dnia 26 września 2018 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport – Transport drogowy – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Artykuł 19 ust. 2 akapit pierwszy – Kara administracyjna w związku z naruszeniem popełnionym na terytorium państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorstwa, nałożona przez właściwe organy innego państwa członkowskiego, w którym stwierdzono to naruszenie

W sprawie C-513/17

mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii, Niemcy) postanowieniem z dnia 31 lipca 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 sierpnia 2017 r., w postępowaniu wszczętym przez

Josefa Baumgartnera

przy udziale:

Bundesamt für Güterverkehr,

Staatsanwaltschaft Köln,

TRYBUNAŁ (siódma izba),

w składzie: A. Rosas (sprawozdawca), prezes izby, A. Prechal i E. Jarašiūnas, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Bundesamt für Güterverkehr przez A. Marquardta, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu greckiego przez M. Tassopoulou oraz D. Tsagkaraki, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu austriackiego przez C. Pesendorfer, działającą w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez G. Brauna oraz J. Hottiaux, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 19 ust. 2 akapit pierwszy 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 rozporządzenia 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 postępowania w przedmiocie sprzeciwu złożonego przez Josefa Baumgartnera, działającego jako przedstawiciel spółki Transporte Josef Baumgartner GmbH & Co KG (zwanej dalej „spółką”) z siedzibą w Austrii w przedmiocie grzywny nałożonej przez Bundesamt für Güterverkehr (federalny urząd transportu towarowego, Niemcy) na tę spółkę w związku z naruszeniem przepisów rozporządzenia nr 561/2006, którego dopuszczono się w państwie członkowskim siedziby przedsiębiorstwa.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Zgodnie z motywami 14, 19 i 26 rozporządzenia nr 561/2006:

„(14) Aby zapewnić skuteczne kontrole przestrzegania przepisów, istotne jest, by właściwe organy były w stanie stwierdzić przy przeprowadzaniu kontroli drogowych oraz po upływie okresu przejściowego, czy w dniu kontroli oraz przez poprzedzające go 28 dni należycie przestrzegany był czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku.

[...]

(19) Wobec wzrostu liczby transgranicznych przewozów rzeczy i osób pożądane jest, w interesie bezpieczeństwa drogowego i polepszenia egzekwowania przepisów, aby kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmowały czas prowadzenia pojazdów, okresy odpoczynku i przerwy mające miejsce w innych państwach członkowskich lub państwach trzecich oraz aby stwierdzały, czy odpowiednie przepisy były w pełni i prawidłowo przestrzegane.

[...]

(26) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich wykonanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. Wspólny zakres środków dostępnych państwom członkowskim powinien zawierać także możliwość unieruchomienia pojazdu w razie wykrycia poważnych naruszeń. Zawarte w niniejszym rozporządzeniu przepisy dotyczące kar lub postępowania nie powinny naruszać przepisów krajowych dotyczących ciężaru dowodu”.

4 Artykuł 10 ust. 5 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi:

- „a) Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem I B do rozporządzenia [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)]:
- i) zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez państwo członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częścię, tak aby zapewnić wczytanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego;
 - ii) zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej, jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej dwanaście miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa.
- b) Do celów niniejszego ustępu pojęcie »wczytywani[a] danych« jest rozumiane zgodnie z definicją określoną w załączniku I B, rozdział I lit. s) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.
- c) Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2, określić maksymalny okres, w którym zgodnie z lit. a) ppkt (i) należy wczytać odpowiednie dane”.

5 Artykuł 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 561/2006 brzmi następująco:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące. Jakikolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) 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 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”.

6 Artykuł 13 rozporządzenia nr 3821/85, zmieniony rozporządzeniem Komisji nr 1266/2009 z dnia 16 grudnia 2009 r. (Dz.U. 2009, L 339, s. 3), określał, że:

„Pracodawca oraz kierowcy zapewnią poprawne działanie i odpowiednie stosowanie z jednej strony urządzeń rejestrujących, a z drugiej strony karty kierowcy, w przypadku gdy kierowca zobowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z załącznikiem I B”.

7 Rozdział I załącznika I B tego rozporządzenia stanowi:

„Do celów niniejszego załącznika:

l) »karta firmowa« oznacza: Kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące; Karta firmowa identyfikuje [określa] przedsiębiorstwo i umożliwia odczytywanie, wczytywanie i drukowanie danych zapisanych w urządzeniu rejestrującym, które zostały wprowadzone przez to przedsiębiorstwo lub które nie zostały wprowadzone przez żadne przedsiębiorstwo.

[...]

s) »wczytywanie danych« oznacza: Kopiowanie wraz z podpisem cyfrowym części lub całego zbioru danych zapisanych w pamięci danych pojazdu lub w pamięci karty tachografu, które są niezbędne do ustalenia zgodności z przepisami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.

[...]”.

Prawo niemieckie

8 Paragraf 2 ust. 5 zdanie drugie Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (rozporządzenia w sprawie wykonania ustawy w sprawie załóg w transporcie drogowym, zwanej dalej „Fahrpersonalverordnung”) zasadniczo przewiduje, że jeśli chodzi o pojazdy objęte zakresem stosowania rozporządzenia n° 561/2006, przedsiębiorca musi zapewnić, aby wszystkie dane z karty kierowcy były wczytane najpóźniej 28 dni po ich zarejestrowaniu w przedsiębiorstwie.

9 Paragraf 5 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (ustawy o wykroczeniach, zwanej dalej „OWiG”) stanowi:
„Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, ścigane mogą być tylko wykroczenia popełnione w ramach terytorialnego obszaru obowiązywania tej ustawy lub poza tym obszarem obowiązywania, na statku morskim lub statku powietrznym, który ma uprawnienie do używania flagi federalnej lub oznaczenia przynależności państwowej Republiki Federalnej Niemiec”.

10 Paragraf 9 OWiG stanowi zasadniczo, że przedstawiciel osoby fizycznej lub prawnej może zostać ukarany w związku ze zdarzeniem wypełniającym przesłanki naruszenia popełnionego przez reprezentowaną osobę.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

11 W trakcie kontroli drogowej w dniu 19 września 2015 r. w Niemczech właściwe organy stwierdziły popełnienie dwóch naruszeń rozporządzenia nr 561/2006 w odniesieniu do jednego z pojazdów należących do spółki.

12 Po pierwsze, dane z karty kierowcy nie zostały wczytane w terminie określonym w art. 10 ust. 5 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia nr 561/2006 w związku z § 2 ust. 5 Fahrpersonalverordnung. Po drugie, karta przedsiębiorstwa nie została wprowadzona do urządzenia rejestrującego tego pojazdu.

13 W dniu 15 lutego 2016 r. J. Baumgartner, jako przedstawiciel spółki, został wezwany do zajęcia stanowiska w odniesieniu do sformułowanych w ten sposób zarzutów. Wobec braku reakcji z jego strony Bundesamt für Güterverkehr zdecydował o nałożeniu kary grzywny w wysokości 406,25 EUR za te dwa wykroczenia.

- 14 Josef Baumgartner wystąpił ze sprzeciwem do Bundesamt für Güterverkehr, podważając właściwość miejscową tego urzędu do nałożenia kary za stwierdzone naruszenia.
- 15 Skarżący w postępowaniu głównym utrzymywał, że zgodnie z § 2 ust. 5 zdanie drugie Fahrpersonalverordnung obowiązek wczytania danych karty kierowcy i ustanowienia blokady firmowej jest wymagany wyłącznie w siedzibie firmy. Ponieważ spółka ma siedzibę w Austrii, J. Baumgartner uważa, że wskazane wykroczenie popełniono poza obszarem obowiązywania § 5 OWiG.
- 16 W postanowieniu odsyłającym Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii, Niemcy), który jest właściwy do orzekania w przedmiocie sprzeciwu złożonego przez J. Baumgartnera, zauważa, że Oberlandsgericht Köln (wyższy sąd krajowy w Kolonii, Niemcy) w postanowieniu z dnia 31 lipca 2017 r. roku w podobnej sprawie przyjął interpretację przepisów krajowych przedstawioną w poprzednim punkcie.
- 17 Ponadto w tym postanowieniu Oberlandsgericht Köln (wyższy sąd krajowy w Kolonii) odmówił przyznania organom niemieckim prawa do nakładania kary na podstawie art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006.
- 18 Oberlandesgericht Köln (wyższy sąd krajowy w Kolonii), uznając, że rozporządzenie nr 561/2006 podlega bezpośredniemu stosowaniu, mieszcząc się w pojęciu „ustawy” w rozumieniu wyrażenia „[j]eżeli ustawa nie stanowi inaczej”, którego używa § 5 OWiG, stwierdził, że art. 19 ust. 2 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, iż państwo członkowskie, które stwierdziło naruszenie, uprawnia organy innego państwa członkowskiego do nałożenia kary, niezależnie od miejsca, w którym naruszenie zostało popełnione, tak że Bundesamt für Güterverkehr w tym przypadku nie miał właściwości do nałożenia kary w związku ze stwierdzonym naruszeniem.
- 19 Niemniej jednak zdaniem sądu odsyłającego art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że przepis ten uprawnia państwa członkowskie do nakładania kar w wypadku naruszeń tego rozporządzenia stwierdzonych na ich terytoriach, nawet jeśli naruszenia te zostały popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego.
- 20 Sąd ten uważa, że wykładnia ta jest wsparta przez art. 19 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 561/2006. Zgodnie z tym przepisem w wypadku, gdy stwierdzone zostało naruszenie, które nie miało miejsca na terytorium danego państwa członkowskiego, państwo to mogło do dnia 1 stycznia 2009 r. zamiast nakładać karę, powiadomić o takim naruszeniu właściwy organ w państwie członkowskim lub państwie trzecim, w którym przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę lub w którym zatrudniony jest kierowca.
- 21 W tych okolicznościach Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii, Niemcy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy wykładni art. 19 ust. 2 [zdanie pierwsze] rozporządzenia (WE) nr 561/2006 należy dokonywać w taki sposób, że nałożenia kary na przedsiębiorstwo lub osobę z kierownictwa przedsiębiorstwa zgodnie z § 30, 9 i 130 [OWiG] z powodu popełnienia wykroczenia w miejscu siedziby przedsiębiorstwa może dokonać tylko państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się siedziba przedsiębiorstwa? Czy uprawnienie do nałożenia kary z powodu wykroczenia mają także inne państwa członkowskie, jeśli wykroczenie zostało stwierdzone na ich terytorium?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 22 W drodze pytania prejudycjalnego sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że bezpośrednio uprawnia on właściwe organy państwa członkowskiego do nałożenia kary na przedsiębiorstwo lub

osobę z kierownictwa przedsiębiorstwa w związku z naruszeniem tego rozporządzenia stwierdzonym na jego terytorium, nawet jeśli naruszenie to zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, w którym to przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę.

- 23 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa unijnego należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której częścią on stanowi (zob. podobnie wyrok z dnia 20 grudnia 2017 r., Vaditrans, C-102/16, EU:C:2017:1012, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 24 Zgodnie z art. 19 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia państwo członkowskie upoważnia właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub na kierowcę za naruszenie tego rozporządzenia stwierdzone na jego terytorium, za które nie została jeszcze nałożona kara, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.
- 25 Tymczasem, jak wskazały w swoich uwagach rząd austriacki i Komisja, wykładnia dokonana przez sąd odsyłający z jednej strony i przez skarżącą w postępowaniu głównym z drugiej strony jest dopuszczalna z punktu widzenia gramatyki, ponieważ przepis ten nie wskazuje w sposób jednoznaczny, do którego państwa członkowskiego należą „właściwe organy”.
- 26 Trybunał już stwierdził, że art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 wyraźnie przewiduje możliwość nakładania przez właściwe organy państwa członkowskiego kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie tego rozporządzenia, nawet gdy naruszenie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego (zob. podobnie wyrok z dnia 9 czerwca 2016 r., Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, pkt 33).
- 27 Ponadto Trybunał orzekł, że poza poprawą warunków pracy personelu sektora transportu drogowego rozporządzenie nr 561/2006 realizuje również cel polegający na poprawie ogólnego bezpieczeństwa drogowego (zob. podobnie wyrok z dnia 9 czerwca 2016 r., Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, pkt 39).
- 28 W świetle tego celu i dla zapewnienia skuteczności wykonywania przepisów rozporządzenia nr 561/2006 – jak to potwierdza motyw 14 tego aktu – konieczne jest, by właściwe organy były w stanie stwierdzić przy przeprowadzaniu kontroli drogowych oraz po upływie okresu przejściowego, czy w dniu kontroli oraz w okresie 28 poprzedzających go dni należycie przestrzegany był czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku.
- 29 Jak wskazał w swoich uwagach Bundesamt für Güterverkehr, ze względu na skuteczne wykonanie rozporządzenia nr 561/2006 w interesie bezpieczeństwa drogowego nie tylko konieczne jest kontrolowanie przestrzegania przepisów tego rozporządzenia, ale również jest wymagane, aby państwa członkowskie mogły nakładać skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające kary w przypadku stwierdzenia naruszenia, zgodnie z postanowieniami art. 19 ust. 1 tego rozporządzenia.
- 30 Ponadto należy stwierdzić, mając na względzie transgraniczny charakter działalności w zakresie transportu drogowego, że wykładnia art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006, zgodnie z którą państwa członkowskie zezwalają swoim właściwym organom nakładać kary za naruszenie stwierdzone na ich terytorium, nawet jeśli naruszenie zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, bardziej odpowiada celom realizowanym przez to rozporządzenie.
- 31 Natomiast nie może odpowiadać tym celom taka wykładnia art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006, zgodnie z którą państwo członkowskie, które stwierdziło naruszenie popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, powinno, w drodze odpowiednich zezwoleń, pozwolić właściwym organom innego państwa członkowskiego na nakładanie kar z tytułu tego naruszenia, niezależnie od miejsca jego popełnienia.

- 32 W tym względie Trybunał już orzekł, że państwo członkowskie jest w każdym wypadku uprawnione do nałożenia kary za popełnione na jego terytorium naruszenie rozporządzenia nr 561/2006 (zob. podobnie wyrok z dnia 9 czerwca 2016 r., Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, pkt 33), tak że nie jest wymagane zezwolenie wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego.
- 33 Wykładnia przedstawiona w pkt 31 niniejszego wyroku byłaby równoznaczna z upoważnieniem właściwych organów państwa członkowskiego do nakładania kar za naruszenie, które ani nie zostało popełnione, ani stwierdzone na terytorium tego państwa członkowskiego. Tymczasem nie można domniemywać, że prawodawca Unii zamierzał ustanowić taki zakres stosowania art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006.
- 34 Ponadto jeśli chodzi o art. 19 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 561/2006, to przepis ten przewidywał w drodze wyjątku, że jeśli stwierdzono naruszenie, które nie zostało popełnione na terytorium zainteresowanego państwa członkowskiego, a które obciążało przedsiębiorstwo z siedzibą innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim lub zostało popełnione przez kierowcę, którego miejsce zatrudnienia znajdowało się w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim, to państwo członkowskie, w którym miało miejsce naruszenie, mogło powiadomić o okolicznościach stanowiących naruszenie właściwy organ państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w którym przedsiębiorstwo miało siedzibę lub gdzie kierowca miał miejsce zatrudnienia. Przepis ten opierał się na założeniu, zgodnie z którym zainteresowanym państwem członkowskim, które mogło do dnia 1 stycznia 2009 r. „zamiast nałożenia kary” powiadomić o tych faktach, było państwo członkowskie, na którego terytorium stwierdzono naruszenie.
- 35 Mając na uwadze całość powyższych rozważań, na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że upoważnia ono bezpośrednio właściwe organy państwa członkowskiego do nałożenia kary na przedsiębiorstwo lub na osobę z kierownictwa przedsiębiorstwa za naruszenie tego rozporządzenia stwierdzone na terytorium tego państwa, za które nie nałożono jeszcze kary, nawet jeśli to naruszenie zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, w którym to państwie przedsiębiorstwo to ma swoją siedzibę.

W przedmiocie kosztów

- 36 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 (siódma izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 19 ust. 2 akapit pierwszy 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 należy interpretować w ten sposób, że upoważnia ono bezpośrednio właściwe organy państwa członkowskiego do nałożenia kary na przedsiębiorstwo lub na osobę z kierownictwa przedsiębiorstwa za naruszenie tego rozporządzenia stwierdzone na terytorium tego państwa, za które nie nałożono jeszcze kary, nawet jeśli to naruszenie zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, w którym to państwie przedsiębiorstwo to ma swoją siedzibę.

Podpisy