



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

9 iunie 2016*

„Trimitere preliminară — Transporturi rutiere — Regulamentul (CE) nr. 561/2006 — Răspunderea conducătorului auto pentru încălcarea obligației de utilizare a unui tahograf”

În cauza C-287/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Gyulai Törvényszék (Curtea din Gyula, Ungaria), prin decizia din 4 iunie 2014, primită de Curte la 11 iunie 2014, în procedura

Eurospeed Ltd

împotriva

Szegedi Törvényszék,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul E. Levits, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a șasea, doamna M. Berger (raportor) și domnul S. Rodin, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Eurospeed Ltd, de D. Irinkov, ügyvéd;
- pentru guvernul maghiar, de M. Z. Fehér, de G. Szima și de M. Bóra, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. Galluzzo, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de L. Havas și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: maghiara.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea principiului răspunderii statelor membre pentru prejudiciile cauzate particularilor ca urmare a unei încălcări a dreptului Uniunii Europene, precum și a articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Eurospeed Ltd, pe de o parte, și Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged, Ungaria), pe de altă parte, în legătură cu plata unor despăgubiri pentru consecințele prejudiciabile ale unei amenzi aplicate de aceasta din urmă la trei angajați ai Eurospeed, în drepturile cărora este subrogată această societate, pentru sancționarea unor încălcări ale obligațiilor care rezultă din Regulamentul nr. 561/2006.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Potrivit considerentelor (17), (27) și (31) ale Regulamentului nr. 561/2006:
 - „(17) Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în niciun caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. Acest ansamblu de dispoziții garantează un repaus corespunzător și, luând în considerare și experiența dobândită în ultimii ani în domeniul aplicării normelor, nu mai este necesar un sistem de compensație pentru perioadele de repaus zilnic reduse.
 - [...]
 - (27) În vederea asigurării unei aplicări clare și efective, este necesar să se stabilească dispoziții uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport și a conducătorilor auto pentru încălcarea prezentului regulament. Această răspundere poate duce, după caz, la sancțiuni penale, civile sau administrative în statele membre.
 - [...]
 - (31) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 [al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234)] ar trebui modificat pentru a se preciza obligațiile specifice întreprinderilor de transport și conducătorilor auto ai acestora, precum și pentru a asigura securitatea juridică și a impune o respectare mai strictă a perioadelor de conducere și de repaus cu ocazia controalelor rutiere.”

4 Articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când acesta nu se află nici la locul de reședință a conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cușetă.”

5 Articolul 10 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„(1) Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.

(2) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto menționați la alineatul (1) astfel încât aceștia să se conformeze Regulamentului [nr. 3821/85] și capitolului II din prezentul regulament. Întreprinderile de transport dau instrucțiuni corespunzătoare conducătorilor auto și efectuează controale periodice pentru a se asigura de respectarea Regulamentului [nr. 3821/85] și a capitolului II din prezentul regulament.

(3) O întreprindere de transport răspunde pentru încălcările comise de către conducătorii întreprinderii, chiar dacă aceste încălcări au fost comise pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

Fără a duce atingere dreptului statelor membre de a impune răspunderea integrală a întreprinderilor de transport, statele membre pot să asocieze această răspundere cu nerespectarea de către întreprinderi a alineatelor (1) și (2). Statele membre pot lua în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi în mod rezonabil obligată să răspundă pentru încălcarea comisă.”

6 Potrivit articolului 19 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 561/2006:

„(1) Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului [nr. 3821/85] și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului [nr. 3821/85] nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni până la data prevăzută la articolul 29 paragraful al doilea. Comisia informează statele membre în consecință.

(2) Orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

În mod excepțional, atunci când se constată o încălcare:

- care nu a fost comisă pe teritoriul statului membru respectiv și
- care a fost comisă de o întreprindere stabilită sau de un conducător auto al cărui loc de muncă se află într-un alt stat membru sau țară terță,

un stat membru poate, până la 1 ianuarie 2009, în loc să impună o sancțiune, să notifice faptele constitutive ale încălcării autorității competente a statului membru sau a țării terțe în care este stabilită întreprinderea sau în care își are conducătorul auto locul de muncă.”

7 Potrivit articolului 22 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006:

„Fiecare stat membru trimite periodic Comisiei informațiile relevante cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a dispozițiilor prezentului regulament, iar Comisia le trimite celorlalte state membre în format electronic.”

8 Articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 3821/85 cu modificările ulterioare”), prevede:

„(a) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

- (i) foile de înregistrare din săptămâna în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;
- (ii) cardul de conducător auto în cazul în care este titularul unui asemenea card și
- (iii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul [nr. 561/2006].

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctele (i) și (iii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

(b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

- (i) cardul de conducător auto al cărui titular este;
- (ii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul [nr. 561/2006], și
- (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade precum cea prevăzută la punctul (ii), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei perioade, un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctul (ii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

(c) Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului [nr. 561/2006] prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3).”

Dreptul maghiar

- 9 Articolul 20 din közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Legea nr. I din 1988 privind circulația rutieră, denumită în continuare „Legea privind circulația rutieră”) prevede:

„(1) Este pasibilă de amendă orice persoană care încalcă dispozițiile prevăzute de prezenta lege, precum și de normele de drept speciale și de actele de drept comunitar privind

[...]

d) utilizarea aparatului de control și a diagramelor tahografice în domeniul transporturilor rutiere, precum și a hărților necesare pentru tahografele digitale,

[...]

(2) Procedura privind aplicarea amenzii poate fi desfășurată [în funcție de competența lor de control astfel cum este prevăzută la alineatul (11)] de: autoritatea responsabilă de transporturi, poliție, autoritatea vamală, autoritatea pentru protecția împotriva catastrofelor, autoritatea pentru ocuparea forței de muncă și autoritatea responsabilă de supravegherea spațiilor publice.

(3) Dispozițiile prevăzute în normele de drept speciale care reglementează activitatea de control a autorității responsabile de procedură sunt aplicabile procedurii de aplicare a amenzii vizate la alineatul (2), cu excepția cazului în care prezentul articol dispune altfel.

(4) Oricărei persoane – cu excepția locatarului sau a conducătorului unui vehicul particular închiriat de la un administrator al unei flote auto în sensul legii privind taxa de înregistrare, în cazul în care taxa de înregistrare aferentă vehiculului a fost plătită, iar conducătorul vehiculului particular face dovada plății acesteia prin prezentarea unei adeverințe întocmite de autoritatea vamală – care încalcă o dispoziție prevăzută la alineatul (1) literele a)-j) și l) i se poate aplica o amendă între 10 000 și 800 000 de forinți [maghiari (HUF)], iar în cazul vizat la litera k) între 10 000 și 300 000 [HUF]. O normă de drept specială stabilește quantumul maxim al amenzilor care trebuie aplicate în cazul încălcării diferitor dispoziții, precum și amenda care poate fi aplicată, în aceeași procedură, pentru mai multe acțiuni sau inacțiuni contravenționale. Nu se aplică nicio amendă în cazul în care s-au împlinit doi ani de la comiterea actului contravențional (prescripție).

(5) Persoana răspunzătoare de încălcarea uneia dintre dispozițiile menționate anterior este ținută să plătească amenda. Atunci când poate fi stabilită răspunderea mai multor persoane, acestea sunt ținute să plătească quantumul amenzii prevăzut în norma de drept specială proporțional cu gradul de răspundere a fiecăreia la comiterea încălcării. În cazul în care gradul lor de răspundere nu poate fi stabilit, obligația de plată a amenzii le incumbă în părți egale. Obligația de plată a amenzii nu poate fi stabilită în cazul unui motiv imperativ care nu ține de persoana care efectuează transportul rutier, pe care aceasta nu l-a prevăzut și nici nu îl putea prevedea în mod rezonabil.

[...]”

- 10 La articolul 48 alineatul (3) litera a) punctul 15 din Legea privind circulația rutieră, legiuitorul a abilitat guvernul să stabilească, prin decret guvernamental, printre altele „quantumul amenzilor care pot fi aplicate în cazul încălcării dispozițiilor referitoare la transportul rutier de mărfuri, la transportul de mărfuri în vrac și la anumite reguli de circulație rutieră, precum și a normelor generale care reglementează atribuțiile administrației în contextul aplicării amenzilor”.

- 11 Articolul 5 din 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 (Decretul guvernamental nr. 156/2009 privind

cuantumul amenzilor care pot fi aplicate în cazul încălcării anumitor dispoziții referitoare la transportul rutier de mărfuri și de persoane și la circulația rutieră, precum și atribuțiile autorității publice legate de aplicarea unei amenzi) din 29 iulie 2009 (denumit în continuare „Decretul guvernamental nr. 156/2009”) prevede următoarele:

„În ceea ce privește articolul 20 alineatul (1) litera d) din Legea [privind circulația rutieră], cuantumul amenzi care a fost stabilit în conformitate cu anexa 4 la același decret trebuie – cu excepția cazului în care un act cu putere de lege sau un act administrativ prevede altfel – să fie plătită de persoana care încalcă o dispoziție referitoare la aparatul de control și la diagrama tahografică, precum și la utilizarea acestora, prevăzută:

[...]

e) de Regulamentul [nr. 3821/85].

[...]”

- 12 Potrivit instanței de trimitere, punctele I2 și I3 din anexa 4 la Decretul guvernamental nr. 156/2009 sunt redactate după cum urmează:

„I2: Act pedepsit cu amendă: conducătorul auto nu este în măsură să prezinte informațiile înregistrate pe diagramă sau pe cardul de conducător auto pentru ziua în curs. Cuantumul amenzi: 400 000 [HUF]. Persoana obligată să plătească amenda: conducătorul auto.

I3: Act pedepsit cu amendă: conducătorul auto nu este în măsură să prezinte informațiile înregistrate pe diagramă pentru cele 28 de zile anterioare. Cuantumul amenzi: 400 000 [HUF]. Persoana obligată să plătească amenda: conducătorul auto; transportatorul.”

- 13 Articolul 340 alineatul (1) din Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (Legea nr. III din 1952 de instituire a Codului de procedură civilă, denumit în continuare „Codul de procedură civilă”) prevede:

„Hotărârea pronunțată de instanță nu poate fi atacată cu apel, cu excepția cazului prevăzut la alineatul (2)”.

- 14 Potrivit articolului 340/A alineatul (2) din codul menționat:

„Recursul nu poate fi exercitat [...]

[...]

b) în cauzele privind stabilirea unei amenzi [...], atunci când obligația de plată impusă într-o cauză administrativă sau într-o decizie de stabilire a unei amenzi ori cuantumul despăgubirii nu depășește un milion [HUF].”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 15 Eurospeed este o întreprindere de transport înregistrată în Bulgaria. Aceasta are ca angajați, în calitate de conducători auto, pe domnii Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev și Stoyan Dimov, resortisanți bulgari.

- 16 Cu ocazia unei curse efectuate între Republica Cehă și Bulgaria, camioanele înmatriculate în Republica Cehă și conduse de persoanele menționate la punctul 15 din prezenta hotărâre au fost controlate la frontiera dintre Ungaria și România de agenți ai Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (Direcția Departamentală a Vănilor și a Finanțelor din Csongrád, Ungaria).
- 17 Domnii Ivaylo Todorov Dishev și Diyan Todorov Dishev nu au putut prezenta, cu ocazia acestui control, nici diagrama tahografică, nici înregistrările manuale care retrasează activitățile efectuate de ei în cursul celor 28 de zile anterioare.
- 18 În aceste condiții, Direcția Departamentală a Vănilor și a Finanțelor din Csongrád a considerat că cei doi conducători auto au încălcat articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85 cu modificările ulterioare, precum și articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 și a aplicat fiecăruia o amendă administrativă de 400 000 HUF (aproximativ 1 280 de euro).
- 19 În ceea ce îl privește pe domnul Dimov, care nu a fost în măsură să prezinte un document valabil de natură să stabilească natura activității pe care o exercita înainte de 12 aprilie 2013, dată la care a fost recrutat de Eurospeed în calitate de conducător auto, aceeași direcție a apreciat că persoana interesată a încălcat dispozițiile articolului 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85 cu modificările ulterioare și i-a aplicat o amendă de 400 000 HUF (aproximativ 1 280 de euro).
- 20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (Direcția principală regională a vănilor și a finanțelor, din cadrul Administrației Naționale a Impozitelor și a Vănilor, Ungaria), prin deciziile din 30 mai, din 31 mai și din 3 iunie 2013, a confirmat deciziile Direcției Departamentale a Vănilor și a Finanțelor din Csongrád.
- 21 Acțiunea introdusă de conducătorii auto în discuție în litigiul principal împotriva acestor decizii a fost respinsă de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szeged, Ungaria). Această instanță a înlăturat printre altele argumentul potrivit căruia amenzile ar fi trebuit să fie aplicate societății Eurospeed, iar nu conducătorilor auto.
- 22 În temeiul articolelor 340 și 340/A din Codul de procedură civilă, hotărârea Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szeged) nu putea fi atacată nici cu apel, nici cu recurs.
- 23 Eurospeed, care a plătit amenzile aplicate angajaților săi, a introdus o acțiune la Gyulai Törvényszék (Curtea din Gyula, Ungaria) și solicită, ca despăgubiri pentru consecințele prejudiciabile ale încălcării dreptului Uniunii de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szeged), plata unei sume de 1 248 000 HUF (aproximativ 3 992 de euro), corespunzătoare cuantumului amenzilor și al taxei judiciare, precum și dobânzi de întârziere aferente acestei sume.
- 24 În această privință, Eurospeed arată în special că Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szeged) a încălcat articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 prin faptul că a respins acțiunea introdusă de angajații săi, din moment ce amenzile nu ar fi trebuit să fie aplicate acestora, ci ei înseși. În susținerea acestui motiv, Eurospeed invocă mai multe decizii naționale din care ar rezulta că, într-o astfel de situație de fapt, amenda nu trebuie aplicată conducătorului auto, ci întreprinderii de transport al cărei angajat este. Amenda nu s-ar aplica conducătorului auto decât în cazul în care întreprinderea de transport este exonerată de răspundere.

- 25 Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged), din care face parte ca unitate organizațională Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szeged), solicită respingerea acțiunii, apreciind că, în lumina jurisprudenței Kúria (Curtea Supremă, Ungaria), o amendă poate fi aplicată în mod legal conducătorului unui vehicul. În orice caz, aceasta consideră că nu a existat o încălcare suficient de flagrantă și de vădită a unei norme de drept.
- 26 Instanța de trimitere arată printre altele că, în cazul în care articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 ar trebui interpretat în sensul că se opune ca sancțiunile prevăzute de statele membre pentru pedepsirea încălcărilor obligațiilor care rezultă din acest regulament să poată fi aplicate, exclusiv sau nu, conducătorului unui vehicul, reglementarea națională în discuție în litigiul principal ar putea fi considerată incompatibilă cu dreptul Uniunii. Prin urmare, ar putea fi eventual angajată răspunderea statului pentru încălcarea acestui drept.
- 27 În aceste condiții, Gyulai Törvényszék (Curtea din Gyula) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Faptul că subiectul căruia îi revine obligația de reparare a prejudiciului cauzat printr-o încălcare a dreptului Uniunii este statul membru exclude, în vederea soluționării unei acțiuni în despăgubire introduse în acest temei, aplicarea normelor în materie de răspundere în ceea ce privește organul statului care a săvârșit efectiv încălcarea?
- 2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 exclude adoptarea de către statul membru a unor dispoziții care, în ipoteza încălcării obligațiilor reglementate de regulamentul menționat, prevăd consecințe juridice aplicabile conducătorului auto care a săvârșit efectiv încălcarea, în plus sau în locul întreprinderii de transport?
- 3) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare, se poate considera că o decizie a unei instanțe naționale de contencios administrativ care, în loc să se întemeieze pe articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, se întemeiază pe dispoziții de drept intern contrare acestei prevederi, încalcă în mod vădit dreptul Uniunii?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la a doua întrebare

- 28 Prin intermediul celei de a doua întrebări, care trebuie analizată în primul rând, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă Regulamentul nr. 561/2006, în special articolul 10 alineatul (3) din acesta, trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care, în locul sau pe lângă întreprinderea de transport al cărei angajat este conducătorul auto, îl consideră pe acesta din urmă răspunzător pentru încălcările regulamentului menționat pe care respectivul conducător auto le-a comis el însuși.
- 29 Reiese din decizia de trimitere că Eurospeed și instanța de trimitere interpretează articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 în sensul că se opune aplicării unor sancțiuni unui conducător auto pentru pedepsirea unor încălcări ale respectivului regulament pe care acesta le-a comis.
- 30 Or, o astfel de interpretare nu poate fi reținută.

- 31 În primul rând, trebuie amintit că articolul 19 alineatul (2) din regulamentul menționat prevede că orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a aceluiași regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată.
- 32 În consecință, reiese cu claritate din modul de redactare a acestei dispoziții că Regulamentul nr. 561/2006 supune atât întreprinderile de transport, cât și pe conducătorii auto unor obligații determinate și îi consideră atât pe primele, cât și pe ultimii drept răspunzători, fiecare, pentru încălcările obligațiilor lor.
- 33 Nu poate fi reținut în această privință, contrar celor sugerate de instanța de trimitere, că articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 vizează doar ipoteza în care încălcarea este comisă pe teritoriul unui alt stat membru. Astfel, din moment ce articolul 19 alineatul (2) prima teză din acest regulament prevede în mod explicit că posibilitatea autorităților competente ale unui stat membru de a aplica o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a aceluiași regulament există „chiar dacă [această] încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe”, aceasta implică, *a contrario*, că un stat membru este, în orice caz, abilitat să aplice o sancțiune fie unei întreprinderi, fie unui conducător auto, fie ambilor pentru o încălcare comisă pe teritoriul său. Contrar interpretării date de instanța de trimitere, faptul că dispoziția menționată extinde posibilitatea aplicării sancțiunilor la încălcările Regulamentului nr. 561/2006 comise în afara teritoriului statului membru în cauză nu poate fi interpretat în sensul că restrânge sfera încălcărilor susceptibile de a fi sancționate la cele comise pe teritoriul unui alt stat membru.
- 34 Această interpretare este confirmată printre altele de considerentul (27) al Regulamentului nr. 561/2006, potrivit căruia, în vederea asigurării unei aplicări clare și efective, este necesar să se stabilească dispoziții uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport și a conducătorilor auto pentru încălcarea respectivului regulament, această răspundere putând duce, după caz, la sancțiuni penale, civile sau administrative în statele membre. Rezultă fără echivoc din textul acestui considerent că statele membre sunt autorizate să prevadă un regim de răspundere a conducătorilor auto pentru încălcarea regulamentului amintit și că dispun, în ceea ce privește natura sancțiunilor aplicabile, de o marjă de apreciere.
- 35 De asemenea, potrivit considerentului (31) al Regulamentului nr. 561/2006, Regulamentul nr. 3821/85 ar trebui modificat pentru a se preciza obligațiile specifice întreprinderilor de transport și conducătorilor auto ai acestora, precum și pentru a se asigura securitatea juridică și a se impune o respectare mai strictă a perioadelor de conducere și de repaus cu ocazia controalelor rutiere. Reiese din textul acestui considerent că Regulamentul nr. 561/2006, care modifică, de altfel, Regulamentul nr. 3821/85, vizează în special conducătorii auto în ceea ce privește obligațiile pe care trebuie să le respecte în temeiul acestui din urmă regulament. Întrucât, pe de o parte, statele membre sunt ținute, în temeiul articolului 19 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006, să stabilească norme referitoare la sancțiunile pentru încălcarea acestui regulament, astfel încât respectivele sancțiuni să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, iar, pe de altă parte, regulamentul menționat nu exclude răspunderea conducătorilor auto, rezultă că aceste state pot prevedea dispoziții care permit aplicarea unor sancțiuni conducătorilor auto, în mod exclusiv sau nu.
- 36 Pe de altă parte, trebuie arătat că articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85 cu modificările ulterioare prevede obligațiile la care sunt supuși conducătorii auto și pe care aceștia trebuie să le respecte sub sancțiunea angajării răspunderii lor.
- 37 În al doilea rând, în ceea ce privește articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, invocat de instanța de trimitere, trebuie constatat că această dispoziție, care prevede norme speciale în materia răspunderii întreprinderilor de transport, nu poate fi interpretată în mod izolat, ci trebuie coroborată cu dispozițiile articolului 10 alineatele (1) și (2) din acest regulament, care impun respectivelor întreprinderi obligații privind remunerarea conducătorilor auto și organizarea muncii

acestora. În plus, deși, conform articolului 10 alineatul (3) al doilea paragraf prima teză din Regulamentul nr. 561/2006, statele membre au dreptul de a considera întreprinderile de transport integral răspunzătoare pentru încălcările comise de conducătorii lor auto, nu reiese nici din această dispoziție, nici din vreo altă dispoziție a regulamentului amintit că statele membre ar fi obligate să impute întreaga răspundere pentru astfel de încălcări acestor întreprinderi. Prin urmare, din articolul 10 alineatul (3) din regulamentul menționat nu se poate deduce că acesta din urmă se opune ca un stat membru să permită autorităților competente să aplice sancțiuni conducătorilor auto care încalcă același regulament.

- 38 În al treilea rând, în ceea ce privește considerentul (17) al Regulamentului nr. 561/2006, este suficient să se constate, pe de o parte, că, deși este adevărat că acest regulament vizează în special îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din sectorul rutier (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punctul 31, și Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punctul 29), nimic nu lasă să se presupună că legiuitorul Uniunii a înțeles să exonereze conducătorii auto de orice răspundere pentru încălcările pe care le comit, în special atunci când acestea au legătură exclusiv cu exercitarea atribuțiilor lor.
- 39 Pe de altă parte, trebuie arătat că Regulamentul nr. 561/2006 urmărește și obiectivul privind îmbunătățirea securității rutiere în general. Cele două obiective ale acestui regulament – și anume îmbunătățirea condițiilor de muncă și îmbunătățirea securității rutiere – implică ambele, așadar, obligația de a echipa în principiu vehiculele destinate transportului rutier cu un aparat de control omologat care să permită controlarea respectării perioadelor de conducere și de repaus ale conducătorilor auto. Or, o interpretare a regulamentului menționat în sensul că s-ar opune posibilității de a aplica conducătorilor auto sancțiuni pentru pedepsirea încălcării de către aceștia a obligațiilor care le incumbă în temeiul aceluiași regulament ar împiedica printre altele realizarea obiectivului privind îmbunătățirea securității rutiere în general.
- 40 De altfel, Curtea a admis deja în mod implicit, în Hotărârea din 9 februarie 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), în Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), și în Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), posibilitatea statelor membre de a aplica o asemenea sancțiune conducătorilor auto.
- 41 Rezultă din ansamblul considerațiilor care precedă că trebuie să se răspundă la a doua întrebare că Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care, în locul sau pe lângă întreprinderea de transport al cărei angajat este conducătorul auto, îl consideră pe acesta din urmă răspunzător pentru încălcările regulamentului menționat pe care respectivul conducător auto le-a comis el însuși.

Cu privire la prima și la a treia întrebare

- 42 Având în vedere răspunsul dat la a doua întrebare, nu este necesar să se răspundă la prima și la a treia întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 43 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șasea) declară:

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care, în locul sau pe lângă întreprinderea de transport al cărei angajat este conducătorul auto, îl consideră pe acesta din urmă răspunzător pentru încălcările regulamentului menționat pe care respectivul conducător auto le-a comis el însuși.

Semnături