



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (šiesta komora)

z 9. júna 2016*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Cestná doprava — Nariadenie (ES) č. 561/2006 —
Zodpovednosť vodiča za porušenie povinnosti používať tachograf“

Vo veci C-287/14,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Gyulai törvényszék (súd v Gyule, Maďarsko) zo 4. júna 2014 a doručený Súdnemu dvoru 11. júna 2014, ktorý súvisí s konaním:

Eurospeed Ltd

proti

Szegedi Törvényszék,

SÚDNY DVOR (šiesta komora)

v zložení: sudcovia E. Levits, vykonávajúci funkciu predsedu šiestej komory, M. Berger (spravodajkyňa)
a S. Rodin,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Eurospeed Ltd, v zastúpení: D. Irinkov, ügyvéd,
- maďarská vláda, v zastúpení: M. Z. Fehér, G. Szima a M. Bóra, splnomocnení zástupcovia,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci G. Galluzzo, avvocato dello Stato,
- Európska komisia, v zastúpení: L. Havas a J. Hottiaux, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: maďarčina.

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu zásady zodpovednosti členských štátov za škodu spôsobenú jednotlivcom v dôsledku porušenia práva Európskej únie, ako aj výkladu článku 10 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 1).
- 2 Tento návrh bol predložený v spore medzi Eurospeed Ltd a Szegedi törvényszék (súd v Szegede, Maďarsko) týkajúcom sa náhrady škody za škodlivé dôsledky pokuty, ktorú uvedený súd uložil trom zamestnancom spoločnosti Eurospeed, ktorých práva prešli na túto spoločnosť, v súvislosti s potrestaním za porušenie povinností vyplývajúcich z nariadenia č. 561/2006.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Podľa odôvodnení 17, 27 a 31 nariadenia č. 561/2006:

„(17) Toto nariadenie má za cieľ zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách. Uskutočňuje sa to najmä prostredníctvom ustanovení týkajúcich sa maximálneho času jazdy za deň, za týždeň a za obdobie dvoch po sebe idúcich týždňov, prostredníctvom ustanovenia, ktoré vodičovi ukladá čerpať pravidelnú týždennú dobu odpočinku najmenej raz za dva po sebe idúce týždne, a prostredníctvom ustanovení, ktoré predpisujú, že denná doba odpočinku nemá byť za žiadnych okolností kratšia ako neprerušovaný časový úsek deviatich hodín. Pretože tieto ustanovenia zaručujú primeraný odpočinok a takisto vzhľadom na skúsenosti s postupmi zabezpečenia dodržiavania týchto predpisov z minulých rokov, systém náhrady za skrátené doby denného odpočinku už nie je potrebný.

...

(27) V záujme jednoznačného a účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby boli zabezpečené jednotné ustanovenia o zodpovednosti dopravných podnikov a vodičov za porušenie tohto nariadenia. Táto zodpovednosť môže viesť k trestným, občianskym alebo správnym sankciám, aké platia v jednotlivých členských štátoch.

...

(31) Nariadenie (EHS) č. 3821/85 [nariadenie Rady z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 1985, s. 8; Mim. vyd. 07/001, s. 227)] by malo byť zmenené a doplnené tak, aby ozrejmovalo špecifické povinnosti dopravných podnikov a vodičov, ako aj podporovalo právnu istotu a uľahčovalo zabezpečenie dodržiavania predpisov o čase jazdy a dobách odpočinku pri cestných kontrolách.“

4 Článok 9 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k lôžku alebo ležadlu.“

5 Článok 10 ods. 1, 2 a 3 nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„1. Dopravný podnik neposkytne vodičom, ktorých zamestnáva, alebo vodičom, ktorých má k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku ku mzde, ktorá by súvisela s prejdenu vzdialenosťou a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba taký charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť na cestách a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.

2. Dopravný podnik zorganizuje prácu vodičov uvedených v odseku 1 tak, aby vodiči boli schopní dodržať nariadenie [č. 3821/85] a kapitolu II tohto nariadenia. Dopravný podnik vodičov vhodne poučí a vykonáva pravidelné kontroly s cieľom zabezpečiť dodržiavanie nariadenia [č. 3821/85] a kapitoly II tohto nariadenia.

3. Dopravný podnik zodpovedá za porušenie predpisov, ktorého sa dopustia vodiči podniku, a to aj vtedy, ak k porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov brať dopravné podniky plne na zodpovednosť, členské štáty môžu túto zodpovednosť podmieniť porušením odsekov 1 a 2 zo strany podniku. Členské štáty môžu zvážiť dôkazy o tom, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo.“

6 Článok 19 ods. 1 a 2 nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„1. Členské štáty ustanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia [č. 3821/85] a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia [č. 3821/85] nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo postupu. Členské štáty informujú Komisiu o týchto opatreniach a predpisoch o sankciách do dňa určeného v druhom pododseku článku 29. Komisia zodpovedajúcim spôsobom informuje členské štáty.

2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zisteného na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Výnimočne pri zistení porušenia, ktoré:

- nebolo spáchané na území dotknutého členského štátu a
- ktoré spáchal podnik, ktorý je usadený v inom členskom štáte alebo tretej krajine, alebo vodič, ktorého miesto výkonu zamestnania je v inom členskom štáte alebo v tretej krajine,

môže do 1. januára 2009 členský štát namiesto uloženia sankcie oznámiť skutočnosť porušenia príslušnému orgánu v členskom štáte alebo tretej krajine, kde je podnik usadený alebo kde je miesto výkonu zamestnania vodiča.“

7 Podľa článku 22 ods. 3 nariadenia č. 561/2006:

„Členské štáty pravidelne zasielajú Komisii príslušné informácie týkajúce sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia a Komisia tieto informácie elektronickou formou sprístupní ostatným členským štátom.“

8 Článok 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85, zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 (Ú. v. ES L 102, 2006, s. 1, ďalej len „nariadenie č. 3821/85“), znie:

„a) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

- i) záznamové listy za bežný týždeň a listy použité vodičom v predchádzajúcich 15 dňoch;
- ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a
- iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie [č. 561/2006].

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bodoch i) a iii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

b) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy IB, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

- i) kartu vodiča, ktorej je držiteľom,
- ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie [č. 561/2006], a
- iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, ako je uvedené v predchádzajúcom pododseku, počas ktorého viedol vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou I.

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bode ii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

c) Oprávnený inšpekčný úradník môže skontrolovať dodržiavanie nariadenia [č. 561/2006] analýzou záznamových listov, zobrazených alebo vytlačených údajov, ktoré zaznamenalo záznamové zariadenie alebo karta vodiča, alebo ak to nebude možné, tak analýzou akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý dokazuje nedodržanie ustanovení, ako sa stanovujú v článku 16 ods. 2 a 3.“

Maďarské právo

9 § 20 közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (zákon č. I z roku 1988 o cestnej premávke, ďalej len „zákon o cestnej premávke“) stanovuje:

„1. Pokuta sa uloží každej osobe, ktorá poruší ustanovenia stanovené týmto zákonom a osobitnými právnymi normami práva Spoločenstva týkajúcimi sa

...

d) používania záznamového zariadenia a tachografového kotúča v oblasti cestnej dopravy, ako aj kariet potrebných pre digitálny tachograf.

...

2. Tieto orgány majú právomoc začať konanie o uložení pokuty (v závislosti od ich kontrolnej právomoci, ako je vymedzená v odseku 11): dopravný úrad, polícia, colné orgány, úrad na ochranu pred katastrofami, pracovný úrad a úrad pre dozor nad verejným priestorom.

3. Ustanovenia zakotvené v osobitnom právnom predpise, ktorý upravuje kontrolnú činnosť orgánu povereného konaním, sa uplatnia na konanie o uložení pokuty uvedené v odseku 2, pokiaľ tento paragraf nestanovuje inak.

4. Každý osobe – s výnimkou nájomcu alebo vodiča motorového vozidla prenajatého od správcu vozového parku v zmysle zákona o registračnej dani, pokiaľ bola táto registračná daň uhradená a vodič konkrétneho vozidla to preukáže osvedčením vydaným colným orgánom –, ktorá poruší ustanovenie odseku 1 písm. a) až j) a l), možno uložiť pokutu vo výške 10 000 až 800 000 forintov [maďarských (HUF)] a v prípade uvedenom v písmene k) vo výške 10 000 až 300 000 [HUF]. Osobitný právny predpis stanoví maximálnu výšku pokút, ktorá sa uloží v prípade porušenia ostatných ustanovení, ako aj výšku pokuty, ktorú možno uložiť v tomto konaní za viaceré protiprávne konania alebo opomenutia. Pokuta sa neuloží, ak od spáchania aktu porušenia uplynuli dva roky (premlčanie).

5. Osoba zodpovedná za porušenie vyššie uvedených ustanovení je povinná zaplatiť pokutu. Pokiaľ možno určiť zodpovednosť viacerých osôb, tieto osoby sú povinné zaplatiť pokutu vo výške stanovenej v osobitnom právnom predpise pomerne k ich zodpovednosti na príslušnom porušení. Pokiaľ nemožno určiť podiel ich zodpovednosti, pokutu zaplatia rovnakým dielom. Povinnosť zaplatiť pokutu nemožno určiť v prípadoch naliehavých dôvodov, ktoré nemajú pôvod v osobe uskutočňujúcej cestnú dopravu a ktoré táto osoba nepredpokladala ani nemohla predpokladať.

...

10 V § 48 ods. 3 písm. a) bode 15 zákona o cestnej premávke zákonodarca splnomocnil vládu, aby nariadením vlády stanovila najmä „výšku pokút, ktoré možno uložiť za porušenie ustanovení týkajúcich sa cestnej prepravy tovaru, hromadnej prepravy tovaru a určitých pravidiel cestnej premávky, ako aj všeobecných predpisov upravujúcich úlohy správnych orgánov v súvislosti s ukladaním pokút“.

11 § 5 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 (nariadenie vlády č. 156/2009 o výške pokút, ktoré možno uložiť v prípade porušenia určitých ustanovení týkajúcich sa cestnej prepravy tovaru a osôb a cestnej premávky, ako aj o úlohách orgánov verejnej moci spojených s ukladaním pokuty) z 29. júla 2009 (ďalej len „nariadenie vlády č. 156/2009“) stanovuje:

„Podľa § 20 ods. 1 písm. d) zákona [o cestnej premávke] musí pokutu, ktorá sa uložila v súlade s prílohou 4 tohto nariadenia – s výnimkou, že zákonný alebo správny predpis neustanoví inak –, uhradiť osoba, ktorá porušila ustanovenia týkajúce sa záznamového zariadenia alebo tachografového kotúča, ako aj ich použitia, stanovené v:

...

e) nariadení [č. 3821/85].

...

12 Podľa vnútroštátneho súdu body I2 a I3 prílohy 4 nariadenia vlády č. 156/2009 znejú takto:

„I2: Skutok, za ktorý možno uložiť pokutu: vodič nie je schopný poskytnúť informácie zaznamenané na kotúči alebo na karte vodiča za bežný deň. Výška pokuty: 400 000 [HUF]. Osoba povinná zaplatiť pokutu: vodič.

I3: Skutok, za ktorý možno uložiť pokutu: vodič nie je schopný poskytnúť informácie zaznamenané na kotúči za predchádzajúcich dvadsaťosem dní. Výška pokuty: 400 000 [HUF]. Osoba povinná zaplatiť pokutu: vodič; dopravca.“

13 § 340 ods. 1 Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (zákon č. III z roku 1952 o občianskom súdnom konaní, ďalej len „občiansky súdny poriadok“) stanovuje:

„Proti rozsudku vydanému súdom nie je okrem výnimky uvedenej v odseku 2 prípustné odvolanie.“

14 Podľa § 340/A ods. 2 občianskeho súdneho poriadku:

„Kasačný opravný prostriedok nemožno podať...

...

b) vo veciach týkajúcich sa uloženia pokuty..., ak platobná povinnosť stanovená vo veci prejednávanej v správnom konaní či v rozhodnutí o uložení pokuty alebo výška náhrady nepresahuje jeden milión [HUF].“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

15 Eurospeed je dopravným podnikom zaregistrovaným v Bulharsku. Ako vodičov zamestnáva Ivajla Todorova Diševa, Dejana Todorova Diševa a Stojana Dimova, bulharských štátnych príslušníkov.

16 Pri ceste z Českej republiky do Bulharska boli kamióny registrované v Českej republike, ktoré riadili osoby uvedené v bode 15 tohto rozsudku, predmetom kontroly na hranici medzi Maďarskom a Rumunskom, ktorú vykonali zástupcovia Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (Okresné colné a finančné riaditeľstvo v Csongráde, Maďarsko).

17 Ivajlo Todorov Dišev a Dijan Todorov Dišev pri tejto kontrole neboli schopní predložiť záznam tachografového kotúča ani ručný záznam, v ktorých by boli zaznamenané ich činnosti počas uplynulých 28 dní.

18 Za týchto okolností okresné colné a finančné riaditeľstvo v Csongráde konštatovalo, že títo dvaja vodiči porušili článok 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85 v zmenenom a doplnenom znení, ako aj článok 9 ods. 2 nariadenia č. 561/2006, a každému z nich uložilo správnu pokutu vo výške 400 000 HUF (približne 1 280 eur).

19 Pokiaľ ide o pána Dimova, ktorý nebol schopný predložiť platný dokument, ktorým by preukázal povahu činnosti, ktorú vykonával do 12. apríla 2013, teda do dňa, keď bol prijatý do spoločnosti Eurospeed ako vodič, toto riaditeľstvo konštatovalo, že porušil ustanovenie článku 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85 v znení zmien a doplnení a uložilo mu pokutu 400 000 HUF (približne 1 280 eur).

20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (Hlavné regionálne colné a finančné riaditeľstvo, ktoré je súčasťou Národnej daňovej a colnej správy, Maďarsko) svojimi rozhodnutiami z 30. a 31. mája a z 3. júna 2013 potvrdilo rozhodnutia Okresného colného a finančného riaditeľstva v Csongráde.

- 21 Žalobu, ktorú podali vodiči dotknutí vo veci samej proti týmto rozhodnutiam, Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Správny a pracovný súd v Szegede, Maďarsko) zamietol. Uvedený súd odmietol najmä tvrdenie, podľa ktorého sa pokuty mali uložiť spoločnosti Eurospeed, a nie vodičom.
- 22 Podľa § 340 a 340/A občianskeho súdneho poriadku proti rozsudku Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Správny a pracovný súd v Szegede) nebolo možné podať odvolanie ani kasačný opravný prostriedok.
- 23 Eurospeed, ktorá zaplatila pokuty uložené jej zamestnancom, podala žalobu na Gyulai törvényszék (súd v Gyule, Maďarsko) a domáhala sa náhrady škody za škodlivé dôsledky porušenia práva Únie zo strany Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Správny a pracovný súd v Szegede) v podobe zaplata sumy 1 248 000 HUF (približne 3 992 eur), ktorá zodpovedá výške pokút a súdneho poplatku, ako aj úrokov z omeškania súvisiacich s touto sumou.
- 24 V tejto súvislosti Eurospeed okrem iného tvrdí, že Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Správny a pracovný súd v Szegede) porušil článok 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 tým, že zamietol žalobu jej zamestnancov, keďže povinnosť zaplatiť pokutu sa nemala uložiť im, ale samotnej spoločnosti. Na podporu tohto žalobného dôvodu sa spoločnosť Eurospeed odvoláva na niekoľko vnútroštátnych rozhodnutí, z ktorých vyplývalo, že pri existujúcom skutkovom stave sa pokuta musí uložiť dopravnému podniku, ktorý ho zamestnáva, a nie vodičovi. Pokuta sa uloží vodičovi len v prípade, ak je dopravný podnik zbavený svojej zodpovednosti.
- 25 Szegedi törvényszék (súd v Szegede), ktorého organizačnou jednotkou je aj Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Správny a pracovný súd v Szegede), zamietol žalobu s odôvodnením, že vzhľadom na judikatúru Kúria (Najvyšší súd, Maďarsko) pokutu možno v súlade s právom uložiť vodičovi vozidla. V každom prípade zastáva názor, že nedošlo k významnému a zjavnému porušeniu práva.
- 26 Vnútroštátny súd okrem iného uvádza, že v prípade, že by sa článok 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 mal vykladať tak, že bráni tomu, aby sa sankcie stanovené členskými štátmi na potrestanie porušenia povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia mohli uložiť, či už výlučne vodičovi, alebo nie, vnútroštátnu právnu úpravu dotknutú vo veci samej by bolo možné považovať za nezlučiteľnú s právom Únie. Mohla by teda prípadne vzniknúť zodpovednosť štátu za porušenie tohto práva.
- 27 Za týchto podmienok Gyulai törvényszék (súd v Gyule) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Je v prípade, že subjektom zodpovedným za náhradu škody spôsobenej v dôsledku porušenia práva Únie je členský štát, vylúčené, aby voči štátnemu orgánu, ktorý sa skutočne dopustil porušenia, boli na účely rozhodnutia o žalobe na náhradu škody podanej na takom základe uplatnené predpisy upravujúce takú zodpovednosť?
2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku, vylučuje článok 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006, aby členský štát prijal vnútroštátne právne predpisy, podľa ktorých možno v prípade porušenia povinností stanovených v uvedenom nariadení uplatniť sankciu voči vodičovi vozidla, ktorý sa skutočne dopustil predmetného porušenia, popri dopravnom podniku alebo namiesto neho?
3. V prípade kladnej odpovede na druhú otázku, možno považovať rozhodnutie vnútroštátneho súdu vydané vo veci správneho súdnictva, ktoré je namiesto toho, aby bolo založené na článku 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006, založené na ustanoveniach vnútroštátneho práva, ktoré odporujú tomuto ustanoveniu, za rozhodnutie, ktoré zjavne porušuje právo Únie?“

O prejudiciálnych otázkach

O druhej prejudiciálnej otázke

- 28 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd po prvé v podstate pýta, či sa má nariadenie č. 561/2006 a najmä jeho článok 10 ods. 3 vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá namiesto podniku, ktorý zamestnáva vodiča, alebo okrem neho, ukladá vodičovi zodpovednosť za porušenia tohto nariadenia, ktorých sa dopustil samotný vodič.
- 29 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že spoločnosť Eurospeed a vnútroštátny súd vykladajú článok 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 tak, že bráni uplatneniu sankcií na vodiča v súvislosti s porušeniami tohto nariadenia, ktorých sa tento vodič dopustil.
- 30 Takýto výklad nemožno prijať.
- 31 V prvom rade treba pripomenúť, že článok 19 ods. 2 uvedeného nariadenia stanovuje, že každý členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zisteného na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená.
- 32 Zo znenia tohto ustanovenia teda jednoznačne vyplýva, že nariadenie č. 561/2006 ukladá podniku aj vodičovi určité povinnosti a stanovuje zodpovednosť vodiča aj podniku za porušenie ich povinností.
- 33 V tejto súvislosti nemožno – na rozdiel od toho, čo navrhuje vnútroštátny súd, – tvrdiť, že článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 sa vzťahuje len na prípad, keď k porušeniu došlo na území iného členského štátu. Vzhľadom na to, že článok 19 ods. 2 prvá veta tohto nariadenia jednoznačne stanovuje, že možnosť príslušných orgánov uložiť sankcie dopravnému podniku alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia existuje, „a to aj vtedy, ak k [tomuto] porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny“, znamená to *a contrario*, že členský štát je v každom prípade oprávnený uložiť sankciu buď dopravnému podniku, alebo vodičovi, alebo jednému aj druhému za porušenie, ku ktorému došlo na jeho území. Na rozdiel od výkladu vnútroštátneho súdu nemožno skutočnosť, že uvedené ustanovenie rozširuje možnosť uložiť sankcie za porušenie nariadenia č. 561/2006, ku ktorému došlo mimo územia dotknutého členského štátu, vykladať tak, že obmedzuje rozsah porušení, za ktoré možno ukladať sankcie, na porušenia, ku ktorým došlo na území iného členského štátu.
- 34 Tento výklad potvrdzuje aj odôvodnenie 27 nariadenia č. 561/2006, podľa ktorého v záujme jednoznačného a účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby boli zabezpečené jednotné ustanovenia o zodpovednosti dopravných podnikov a vodičov za porušenie tohto nariadenia, pričom táto zodpovednosť môže viesť k trestným, občianskym alebo správny sankciám, aké platia v jednotlivých členských štátoch. Zo znenia tohto odôvodnenia jednoznačne vyplýva, že členské štáty sú oprávnené stanoviť režim zodpovednosti vodičov za porušenie tohto nariadenia a že majú priestor na voľnú úvahu, pokiaľ ide o povahu použiteľných sankcií.
- 35 Rovnako aj podľa odôvodnenia 31 nariadenia č. 561/2006 by nariadenie č. 3821/85 malo byť zmenené a doplnené tak, aby spresnilo špecifické povinnosti dopravných podnikov a vodičov, ako aj podporovalo právnu istotu a uľahčovalo zabezpečenie dodržiavania predpisov o čase jazdy a časoch odpočinku pri cestných kontrolách. Zo znenia tohto odôvodnenia vyplýva, že nariadenie č. 561/2006, ktoré okrem iného mení nariadenie č. 3821/85, sa týka predovšetkým vodičov, pokiaľ ide o povinnosti, ktoré musia dodržiavať na základe posledného uvedeného nariadenia. Vzhľadom na to, že členské štáty sú podľa článku 19 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 povinné stanoviť sankcie za porušenie tohto nariadenia tak, aby boli účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné, a ďalej, vzhľadom na to, že uvedené nariadenie nevylučuje zodpovednosť vodičov, vyplýva z toho, že členské štáty môžu zaviesť ustanovenia, ktoré umožnia ukladať sankcie vodičom, či už výlučne, alebo nie.

- 36 Okrem toho treba uviesť, že článok 15 nariadenia č. 3821/85 v znení zmien a doplnení stanovuje povinnosti, ktoré možno ukladať len vodičom a ktoré sú vodiči povinní dodržiavať, aby nevznikla zodpovednosť na ich strane.
- 37 V druhom rade, pokiaľ ide o článok 10 ods. 3 nariadenia č. 561/2006, na ktorý poukazuje vnútroštátny súd, treba konštatovať, že toto ustanovenie, ktoré stanovuje osobitné pravidlá v oblasti zodpovednosti podnikov, nemožno vykladať izolovane, ale musí sa vykladať v spojení s ustanoveniami článku 10 ods. 1 a 2 tohto nariadenia, ktoré podnikom ukladajú povinnosti týkajúce sa odmeňovania vodičov a organizácie ich práce. Okrem toho podľa článku 10 ods. 3 druhého pododseku prvej vety nariadenia č. 561/2006 členské štáty síce majú právo pripísať podnikom zodpovednosť v plnom rozsahu za porušenia, ktorých sa dopustili vodiči, ale z tohto ustanovenia ani zo žiadneho iného ustanovenia tohto nariadenia nevyplýva, že by členské štáty boli povinné pripísať plnú zodpovednosť za toto porušenie podnikom. Z článku 10 ods. 3 tohto nariadenia preto nemožno odvodiť, že toto ustanovenie bráni tomu, aby členské štáty splnomocnili príslušné orgány na uloženie sankcií vodičom, ktorí sa dopustili porušenia tohto nariadenia.
- 38 V treťom rade, pokiaľ ide o odôvodnenie 17 nariadenia č. 561/2006, stačí konštatovať, že je síce nesporné, že cieľom tohto nariadenia je okrem iného zlepšenie pracovných podmienok zamestnancov v odvetví cestnej dopravy (pozri v tomto zmysle rozsudky z 3. októbra 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, bod 31, a z 13. marca 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, bod 29), ale nič nenasvedčuje tomu, že normotvorca Únie mal v úmysle zbaviť vodičov všetkej zodpovednosti za porušenia, ktorých sa dopustia, najmä ak súvisia výlučne s výkonom ich funkcie.
- 39 Okrem toho treba uviesť, že nariadenie č. 561/2006 má za cieľ aj celkové zlepšenie podmienok bezpečnosti premávky. Oba ciele tohto nariadenia – zlepšenie pracovných podmienok a podmienok bezpečnosti premávky – sa teda v zásade premietajú do povinnosti vybaviť vozidlá určené na cestnú dopravu schváleným záznamovým zariadením, ktoré umožňuje kontrolovať dodržiavanie času jazdy a odpočinku vodičov. Pritom výklad uvedeného nariadenia v tomto zmysle, ktorý by bránil možnosti uložiť vodičom sankcie ako trest za porušenie povinností, ktoré im vyplývajú z tohto nariadenia, by bol okrem iného prekážkou dosiahnutia cieľa zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky.
- 40 Súdny dvor okrem toho už v rozsudkoch z 9. februára 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64); z 3. októbra 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), a z 13. marca 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), výslovne pripustil možnosť, aby členské štáty vodičom takéto sankcie ukladali.
- 41 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že na druhú otázku treba odpovedať tak, že nariadenie č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá namiesto dopravného podniku, ktorý zamestnáva vodiča, alebo okrem neho ukladá vodičovi zodpovednosť za porušenia tohto nariadenia, ktorých sa dopustil tento samotný vodič.

O prvej a tretej prejudiciálnej otázke

- 42 Vzhľadom na odpoveď poskytnutú na druhú otázku netreba odpovedať na prvú a tretiu položenú otázku.

O trovách

- 43 Vzhľadom na to, že konanie má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (šiesta komora) rozhodol takto:

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá namiesto dopravného podniku, ktorý zamestnáva vodiča, alebo okrem neho, ukladá vodičovi zodpovednosť za porušenia tohto nariadenia, ktorých sa dopustil tento samotný vodič.

Podpisy