



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 9. junija 2016*

„Predhodno odločanje — Cestni promet — Uredba (ES) št. 561/2006 — Odgovornost voznika za kršitve obveznosti uporabe tahografa“

V zadevi C-287/14,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Gyulai törvényszék (sodišče v Gyuli, Madžarska) z odločbo z dne 4. junija 2014, ki je prispela na Sodišče 11. junija 2014, v postopku

Eurospeed Ltd

proti

Szegedi Törvényszék,

SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi E. Levits, v funkciji predsednika šestega senata, M. Berger (poročevalka), sodnica, in S. Rodin, sodnik,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Eurospeed Ltd D. Irinkov, odvetnik,
- za madžarsko vlado M. Z. Fehér, G. Szima in M. Bóra, agenti,
- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z G. Galluzzom, avvocato dello Stato,
- za Evropsko komisijo L. Havas in J. Hottiaux, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

* Jezik postopka: madžarščina.

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago načela odgovornosti držav članic za škodo, ki so jo povzročile posameznikom s kršitvijo prava Evropske unije, in člena 10(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, str. 1).
- 2 Predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Eurospeed Ltd in Szegedi törvényszék (sodišče v Szegedu, Madžarska) glede odškodnine za škodljive posledice globe, ki jo je to sodišče zaradi kršitev obveznosti iz Uredbe št. 561/2006 naložilo trem zaposlenim v družbi Eurospeed, katerih pravice so s subrogacijo prešle na to družbo.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 V uvodnih izjavah 17, 27 in 31 Uredbe št. 561/2006 je navedeno:

„(17) Cilj te uredbe je izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem promet. To se doseže z določbami, ki se nanašajo na najdaljši čas vožnje na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov, določbo, ki voznika obvezuje, da si vzame redni tedenski čas počitka vsaj enkrat v dveh zaporednih tednih, in določbami, ki predpisujejo, da dnevni čas počitka ne sme biti v nobenem primeru krajši od neprekinjenega obdobja devetih ur. Ker te določbe zagotavljajo ustrezen počitek, ob hkratnem upoštevanju izkušenj s praksami izvrševanja v zadnjih letih, sistem nadomestil za skrajšani dnevni časa počitka ni več potreben.

[...]

(27) Za jasno in učinkovito izvrševanje je zaželeno zagotoviti enotne določbe o odgovornosti prevoznih podjetij in voznikov za kršitve te uredbe. Ta odgovornost lahko povzroči kazenske, civilne ali upravne kazni, glede na državo članico.

[...]

(31) Uredbo [Sveta] (EGS) št. 3821/85 [z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227)] bi bilo treba spremeniti, da se razjasni posebne obveznosti prevoznih podjetij in voznikov, spodbuja pravno varnost in olajša izvrševanje omejitev časa vožnje in časa počitka pri cestnih preverjanjih.“

- 4 Člen 9(2) Uredbe št. 561/2006 določa:

„Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik po navadi baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.“

5 Člen 10, od (1) do (3), Uredbe št. 561/2006 določa:

„1. Prevozno podjetje voznikom, ki so v njem zaposleni ali mu dani na voljo, ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila take vrste, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.

2. Prevozno podjetje organizira delo voznikov iz odstavka 1 tako, da lahko vozniki upoštevajo Uredbo [št. 3821/85] in poglavje II te uredbe. Prevozno podjetje da vozniku ustrezna navodila in izvaja redne kontrole za zagotovitev upoštevanja Uredbe [št. 3821/85] in poglavja II te uredbe.

3. Prevozno podjetje je odgovorno za kršitve, ki jih povzročijo vozniki podjetja, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.

Brez poseganja v pravico držav članic, da prevozna podjetja štejejo za popolnoma odgovorna, lahko države članice to odgovornost pogojujejo s kršitvami odstavkov 1 in 2 s strani podjetja. Države članice lahko upoštevajo kakršne koli dokaze, ki izkazujejo, da prevozno podjetje utemeljeno ne more odgovarjati za storjeno kršitev.“

6 Člen 19(1) in (2) Uredbe št. 561/2006 določa:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabijo za kršitve te uredbe in Uredbe [št. 3821/85], in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe [št. 3821/85] se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29. Komisija o tem obvesti druge države članice.

2. Država članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazen podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju kake druge države članice ali tretje države.

Izjemoma lahko, če se ugotovi kršitev:

— ki ni bila storjena na ozemlju zadevne države članice, in

— ki jo je storilo podjetje s sedežem v ali voznik s krajem zaposlitve v drugi državi članici ali tretji državi,

država članica do 1. januarja 2009 namesto tega, da naloži kazen, sporoči dejstva o kršitvi pristojnemu organu v državi članici ali tretji državi, v kateri je sedež podjetja ali v kateri ima voznik kraj zaposlitve.“

7 Člen 22(3) Uredbe št. 561/2006 določa:

„Države članice redno pošiljajo ustrezne informacije o nacionalni razlagi in uporabi te uredbe Komisiji, ki da te informacije v elektronski obliki na voljo drugim državam članicam.“

8 Člen 15(7) Uredbe št. 3821/85, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 (UL L 102, str. 1, v nadaljevanju: spremenjena uredba št. 3821/85), določa:

„(a) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo I, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:

(i) tahografske vložke za tekoči teden in tiste, ki jih je voznik uporabljal v predhodnih 15 dneh;

- (ii) voznikovo kartico, če jo ima; in
- (iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba [št. 561/2006].

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (i) in (iii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

- (b) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:
 - (i) voznikovo kartico, katere imetnik je;
 - (ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba [št. 561/2006]; in
 - (iii) tahografske vložke, ki ustrezajo istemu obdobju, kot je obdobje iz prejšnjega pododstavka, v katerem je vozil vozilo z vgrajenim tahografom v skladu s Prilogo I.

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (ii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

- (c) Pooblaščen inšpektor lahko skladnost z Uredbo [št. 561/2006] preveri z analizo tahografskih vložkov, z analizo prikazanih ali izpisanih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo voznikove kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot so tiste, navedene v členu 16(2) in (3).“

Madžarsko pravo

- 9 Člen 20 közüti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (zakon št. I iz leta 1988 o cestnem prometu, v nadaljevanju: zakon o cestnem prometu) določa:

„1. Z globo se kaznuje, kdor krši določbe tega zakona, posebnih pravnih pravil ali akte prava Skupnosti v zvezi:

[...]

- (d) z uporabo tahografa in tahografskih vložkov v cestnem prometu in kartic, ki se uporabljajo v digitalnih tahografih,

[...]

2. Za postopek izrekanja globe so pooblaščen (glede na njihovo pristojnost za nadzor, kot je opredeljena v odstavku 11): organ, pristojen za promet, policija, carina, organ za zaščito pred nesrečami, organ, pristojen za delo, in organ, pristojen za nadzor nad javnimi površinami.

3. Določbe posebnih pravnih pravil, ki urejajo izvajanje nadzorne dejavnosti organa, ki je pooblaščen za postopek, se uporabljajo za postopek izreka globe iz odstavka 2, če ni v tem členu določeno drugače.

4. Vsakomur – razen najemnika ali voznika osebnega vozila, ki je bilo najeto pri upravljavcu voznega parka v smislu zakona o pristojbini za registracijo, če je bila pristojbina za registracijo za vozilo plačana in voznik osebnega vozila to dokaže s potrdilom, ki ga izda carina – ki krši katero izmed določb iz odstavka 1, od (a) do (j) in (l), se lahko naloži globo v višini od 10.000 do 800.000 [(madžarskih)] forintov [(HUF)], v primeru kršitve točke (k) pa od 10.000 do 300.000 [HUF]. Posebno pravno pravilo določa najvišjo globo, ki jo je mogoče naložiti za kršitev različnih določb, in globo, ki jo je mogoče v istem postopku naložiti za več dejanj ali opustitev, s katerimi se izpolnijo znaki kršitve. Globo se ne naloži, če sta od storitve kršitve pretekli dve leti (zastaranje).

5. Globo mora plačati oseba, ki je odgovorna za kršitev katere od omenjenih določb. Če je odgovornih več oseb, morajo globo, določeno v posebnih pravnih pravilih, plačati *prorata* glede na njihovo odgovornost pri kršitvi. Če dela njihove odgovornosti ni mogoče določiti, morajo globo plačati po enakih delih. Obveznost plačila globe ne obstaja v primeru nujnega razloga, ki ga oseba, ki opravlja cestni prevoz, ni povzročila, ter ga ni predvidela in ga razumno tudi ni mogla predvideti.

[...]“

10 V členu 48(3)(a), točka 15, zakona o cestnem prometu je zakonodajalec vlado pooblastil, da z vladno uredbo določi, med drugim, „višino glob, ki se lahko naložijo v primeru kršitev določb o cestnem prevozu blaga, o prevozu razsutega tovara in nekaterih pravil o cestnem prometu, ter splošna pravila, ki urejajo naloge uprave pri izrekanju glob“.

11 Člen 5 közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (vladna uredba št. 156/2009 z dne 29. julija 2009 o višini glob, ki se lahko naložijo v primeru kršitve nekaterih določb v zvezi s cestnim prevozom blaga in oseb ter cestnim prometom, in o nalogah javne oblasti, povezanih z naložitvijo globe, v nadaljevanju: vladna uredba št. 156/2009) določa:

„V zvezi s členom 20(1)(d) zakona [o cestnem prometu] mora globo, ki je bila določena v skladu s priložo 4 iste uredbe – če ni v zakonu ali drugih predpisih določeno drugače – plačati oseba, ki krši pravila, ki se nanašajo na tahograf in na tahografski vložek ter na njuno uporabo, določena v:

[...]

(e) Uredbi [št. 3821/85].

[...]“

12 Kot navaja predložitveno sodišče, točki I2 in I3 priloge 4 k vladni uredbi št. 156/2009 določata:

„I2: Ravnanje, ki se kaznuje z globo: voznik ne more predložiti podatkov, zapisanih na tahografskem vložku ali voznikovi kartici, za tekoči dan. Višina globe: 400.000 [HUF]. Oseba, ki mora plačati globo: voznik.

I3: Ravnanje, ki se kaznuje z globo: voznik ne more predložiti podatkov, zapisanih na tahografskem vložku, za predhodnih 28 dni. Višina globe: 400.000 [HUF]. Oseba, ki mora plačati globo: voznik, prevoznik.“

13 Člen 340(1) Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (zakon št. III iz leta 1952 o sprejetju zakonika o civilnem postopku, v nadaljevanju: zakonik o civilnem postopku) določa:

„Zoper sodbo, ki jo izda sodišče, ni pritožbe, razen v primeru izjeme iz odstavka 2.“

14 Člen 340/A(2) navedenega zakonika določa:

„Kasacijska pritožba ni mogoča [...]

[...]

(b) v zadevah v zvezi z določitvijo globe, [...] če obveznost plačila, določena v upravni zadevi ali odločbi o določitvi globe ali zneska odškodnine, ni višja od 1 milijona [HUF].“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 15 Družba Eurospeed je prevozno podjetje, registrirano v Bolgariji. Kot vozniki so v njem zaposleni Ivajlo Todorov Dišev, Dejan Todorov Dišev in Stojan Dimov, bolgarski državljani.
- 16 Med prevozom, ki se je opravljal med Češko republiko in Bolgarijo, so uslužbenci Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatóságabla (carinski in davčni urad županije Csongrád) na meji med Madžarsko in Romunijo opravili nadzor nad tovornjaki, registriranimi v Češki republici, ki so jih vozile osebe, navedene v točki 15 te sodbe.
- 17 Ivajlo Todorov Dišev in Dejan Todorov Dišev pri tem nadzoru nista bila zmožna predložiti niti tahografskega vložka niti ročnega zapisa, ki bi kazala njune dejavnosti za predhodnih 28 dni.
- 18 V teh okoliščinah je carinski in davčni urad županije Csongrád menil, da sta ta voznika kršila člen 15(7) spremenjene uredbe št. 3821/85 in člen 9(2) Uredbe št. 561/2006 in vsakemu naložil plačilo upravne globe v višini 400.000 HUF (približno 1280 EUR).
- 19 Poleg tega je ta urad menil, da je S. Dimov, ki ni bil zmožen predložiti veljavnega dokumenta, iz katerega bi bilo razvidno, katero dejavnost je izvajal pred 12. aprilom 2013, ko se je pri družbi Eurospeed zaposlil kot voznik, prekršil člen 15(7) spremenjene uredbe št. 3821/85 in mu naložil globo v višini 400.000 HUF (približno 1280 EUR).
- 20 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (glavni regionalni carinski in davčni urad, ki spada pod nacionalno davčno in carinsko upravo, Madžarska) je z odločbami z dne 30. in 31. maja ter 3. junija 2013 potrdil odločbe carinskega in davčnega urada županije Csongrád.
- 21 Tožbe, ki so jih vozniki iz postopka v glavni stvari vložili zoper te odločbe, je Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (upravno in delovno sodišče v Szegedu, Madžarska) zavrnilo. To sodišče je med drugim zavrnilo argument, da bi morale biti globe naložene družbi Eurospeed in ne voznikom.
- 22 Iz členov 340 in 340/A zakonika o civilnem postopku izhaja, da zoper sodbo Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (upravno in delovno sodišče v Szegedu) ni možno vložiti niti pritožbe niti kasacijske pritožbe.
- 23 Družba Eurospeed, ki je plačala globo, naložene svojim zaposlenim, je pri Gyulai törvényszék (sodišče v Gyuli, Madžarska) vložila tožbo in kot odškodnino za škodo, ki naj bi jo Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (upravno in delovno sodišče v Szegedu) povzročilo s kršitvijo prava Unije, zahtevala plačilo 1.248.000 HUF (približno 3992 EUR), kar ustreza znesku glob in sodnih taks ter zamudnih obresti na ta znesek.
- 24 V zvezi s tem družba Eurospeed med drugim navaja, da je Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (upravno in delovno sodišče v Szegedu), s tem ko je zavrnilo tožbo, ki so jo nanj vložili njeni zaposleni, kršilo člen 10(3) Uredbe št. 561/2006, ker globe ne bi smele biti naložene njim, temveč njej. V podporo temu očitku družba Eurospeed navaja več nacionalnih odločb, iz katerih naj bi izhajalo, da se v takih dejanskih okoliščinah globa ne sme naložiti vozniku, temveč prevoznemu podjetju, ki ga zaposluje. Vozniku naj bi se globa naložila, samo če je prevozno podjetje razbremenjeno odgovornosti.
- 25 Szegedi törvényszék (sodišče v Szegedu), katerega organizacijska enota je Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (upravno in delovno sodišče v Szegedu), predlaga, naj se tožba zavrne, pri čemer glede na sodno prakso Kúrie (vrhovno sodišče, Madžarska) meni, da se lahko globa zakonito naloži vozniku vozila. Vsekakor meni, da ni bilo dovolj jasne in očitne kršitve pravnega pravila.

- 26 Predložitveno sodišče med drugim poudarja, da bi bilo – če bi bilo treba člen 10(3) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da nasprotuje temu, da se lahko sankcije, ki jih države članice določijo za kaznovanje kršitev obveznosti iz te uredbe, naložijo, izključno ali ne, vozniku vozila – mogoče šteti, da nacionalna ureditev iz postopka v glavni stvari ni v skladu s pravom Unije. Zato bi to morebiti lahko povzročilo nastanek odgovornosti države za kršitev tega prava.
- 27 V teh okoliščinah je Gyulai törvényszék (sodišče v Gyuli) prekinilo odločanje in Sodišču predložilo ta vprašanja za predhodno odločanje:
- „1. Ali je zaradi dejstva, da ima država članica obveznost povrniti škodo, ki izhaja iz kršitve prava Unije, izključeno, da se pri presoji odškodninske tožbe, vložene na taki podlagi, pravila o taki odgovornosti uporabijo za organ države članice, ki je dejansko storil zadevno kršitev?
 2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali je na podlagi člena 10(3) Uredbe št. 561/2006 izključeno, da država članica sprejme določbe nacionalnega prava, v skladu s katerimi se lahko v primeru kršitve obveznosti iz navedene uredbe kazni uporabi za voznika vozila, ki je dejansko storil zadevno kršitev, poleg ali namesto tega, da se uporabi za prevozno podjetje?
 3. Če je odgovor na drugo vprašanje pritrdilen, ali je mogoče za odločbo nacionalnega sodišča, ki se izda v upravnem sporu in ki namesto na členu 10(3) Uredbe št. 561/2006 temelji na določbah nacionalnega prava, ki so v nasprotju z navedenim členom, šteti, da pomeni očitno kršitev prava Unije?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Drugo vprašanje

- 28 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem, ki ga je treba obravnavati najprej, v bistvu sprašuje, ali je treba Uredbo št. 561/2006, in zlasti člen 10(3) te uredbe, razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa, da za kršitve te uredbe, ki jih je storil voznik, ta odgovarja namesto ali poleg prevoznega podjetja, v katerem je zaposlen.
- 29 Iz predložitvene odločbe izhaja, da družba Eurospeed in predložitveno sodišče člen 10(3) Uredbe št. 561/2006 razlagata tako, kot da nasprotuje kaznovanju voznika za kršitve te uredbe, ki jih je storil.
- 30 Take razlage pa ni mogoče sprejeti.
- 31 Na prvem mestu je treba spomniti, da člen 19(2) te uredbe določa, da država članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazni podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazni.
- 32 Zato iz besedila te določbe jasno izhaja, da Uredba št. 561/2006 določene obveznosti nalaga tako prevoznim podjetjem kot voznikom in tako prve kot druge šteje za odgovorne za kršitev njihovih obveznosti.
- 33 V nasprotju s tem, kar predlaga predložitveno sodišče, ni mogoče sprejeti razlage, da se člen 19(2) Uredbe št. 561/2006 nanaša le na primer, ko je kršitev storjena na ozemlju druge države članice. Ker namreč člen 19(2), prvi stavek, te uredbe izrecno določa, da možnost, da pristojni organi države članice kazni za kršitev te uredbe naložijo podjetju in/ali vozniku, obstaja, „tudi če je bila [ta] kršitev storjena na ozemlju kake druge države članice ali tretje države“, to pomeni, *a contrario*, da lahko država članica za kršitev, ki je bila storjena na njenem ozemlju, vsekakor naloži kazni bodisi podjetju bodisi vozniku ali pa obema. V nasprotju z razlago predložitvenega sodišča dejstva, da ta določba

možnost naložitve kazni razširja na kršitve Uredbe št. 561/2006, ki so bile storjene zunaj ozemlja zadevne države članice, ni mogoče razlagati, kot da obseg kršitev, ki se lahko kaznujejo, zožuje na tiste kršitve, ki so bile storjene na ozemlju druge države.

- 34 To razlago med drugim potrjuje uvodna izjava 27 Uredbe št. 561/2006, v kateri je navedeno, da je za jasno in učinkovito izvrševanje zaželeno zagotoviti enotne določbe o odgovornosti prevoznih podjetij in voznikov za kršitve te uredbe, pri čemer lahko ta odgovornost povzroči kazenske, civilne ali upravne kazni, glede na državo članico. Iz besedila te uvodne izjave nedvoumno izhaja, da lahko države članice določijo odgovornost voznikov za kršitve te uredbe in da imajo v zvezi z naravo uporabljenih kazni polje proste presoje.
- 35 Poleg tega je v uvodni izjavi 31 Uredbe št. 561/2006 navedeno, da bi bilo treba Uredbo št. 3821/85 spremeniti, da se razjasni posebne obveznosti prevoznih podjetij in voznikov, spodbuja pravno varnost in olajša izvrševanje omejitev časa vožnje in časa počitka pri cestnih preverjanjih. Iz besedila te uvodne izjave izhaja, da se Uredba št. 561/2006, ki med drugim spreminja Uredbo št. 3821/85, nanaša zlasti na voznike, v zvezi z obveznostmi, ki jih morajo spoštovati na podlagi zadnjenavedene uredbe. Prvič, države članice morajo na podlagi člena 19(1) Uredbe št. 561/2006 določiti pravila o kaznih, ki se uporabijo za kršitve te uredbe, tako da so te kazni učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne, in drugič, ta uredba ne izključuje odgovornosti voznikov, zato iz tega izhaja, da lahko te države predpišejo pravila, ki omogočajo, da se kazni, izključno ali ne, naložijo voznikom.
- 36 Poleg tega je treba ugotoviti, da člen 15 spremenjene uredbe št. 3821/85 določa obveznosti, ki veljajo le za voznike, in da jih morajo ti spoštovati, sicer zanje odgovarjajo.
- 37 Na drugem mestu je treba v zvezi s členom 10(3) Uredbe št. 561/2006, na katerega se sklicuje predložitveno sodišče, ugotoviti, da te določbe, ki vzpostavlja posebna pravila o odgovornosti prevoznih podjetij, ni mogoče razlagati ločeno, temveč v povezavi z določbami člena 10(1) in (2) te uredbe, ki tem podjetjem nalagajo obveznosti v zvezi s plačilom voznikov in organizacijo njihovega dela. Poleg tega, čeprav imajo države članice v skladu s členom 10(3), drugi pododstavek, prvi stavek, Uredbe št. 561/2006 pravico, da prevozna podjetja štejejo za popolnoma odgovorna za kršitve, ki so jih storili njihovi vozniki, pa niti iz te določbe niti iz nobene druge določbe te uredbe ne izhaja, da bi države članice polno odgovornost za take kršitve morale naložiti tem podjetjem. Zato iz člena 10(3) te uredbe ni mogoče sklepati, da ta člen nasprotuje temu, da država članica pristojnim organom omogoči, da voznike, ki kršijo to uredbo, kaznujejo.
- 38 Na tretjem mestu, v zvezi z uvodno izjavo 17 Uredbe št. 561/2006 zadostuje ugotovitev, prvič, da je sicer ta uredba med drugim res namenjena izboljšanju pogojev dela zaposlenih v sektorju cestnih prevozov (v tem smislu glej sodbi z dne 3. oktobra 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, točka 31, in z dne 13. marca 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, točka 29), vendar pa ni mogoče iz ničesar sklepati, da je nameraval zakonodajalec Unije voznike oprostiti vsake odgovornosti za kršitve, ki jih storijo, zlasti če so izključno povezane z opravljanjem njihovega dela.
- 39 Po drugi strani je treba ugotoviti, da se želi z Uredbo št. 561/2006 tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu. Posledica obeh ciljev te uredbe – to je izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu – je obveznost, da se vozila, namenjena za prevoz, načeloma opremi s homologiranim tahografom, ki omogoča nadzor nad trajanjem vožnje in počitki voznikov. Če bi se to uredbo razlagalo tako, da nasprotuje možnosti kaznovanja voznikov za kršitve njihovih obveznosti iz te uredbe, pa bi to nasprotovalo zlasti uresničitvi cilja izboljšanja splošne varnosti v cestnem prometu.
- 40 Poleg tega je Sodišče v sodbah z dne 9. februarja 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), z dne 3. oktobra 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), in z dne 13. marca 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142) posredno že dopustilo možnost, da države članice tako kazni naložijo voznikom.

- 41 Iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da se Uredba št. 561/2006 razlaga tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa, da za kršitve te uredbe, ki jih je storil voznik, ta odgovarja namesto ali poleg prevoznega podjetja, v katerem je zaposlen.

Prvo in tretje vprašanje

- 42 Glede na odgovor na drugo vprašanje na prvo in tretje vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

- 43 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (šesti senat) razsodilo:

Uredbo (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 je treba razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa, da za kršitve te uredbe, ki jih je storil voznik, ta odgovarja namesto ali poleg prevoznega podjetja, v katerem je zaposlen.

Podpisi