

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

10 юли 1990 година\*

„Наказания за нарушение на правото на Общността – Строга наказателна отговорност - Регламент (ЕИО) № 543/69”

По дело С-326/88

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда на основание член 177 от Договора за ЕИО от Vestre Landsret (Дания) в рамките на производство по дело, висящо пред този съд между

**Anklagemyndigheden (прокурор)**

и

**Hansen & S n I/S**, в лицето на Hardy Hansen

относно тълкуването на Регламент (ЕИО) 543/69 на Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози (ОВ L 77, стр. 49),

СЪДЪТ,

в състав: г-н О. Due, председател, сър Gordon Slynn и г-н С. N. Kakouris, председатели на състава, г-н J. C. Moitinho de Almeida, г-н G. C. Rodriguez Iglesias, г-н F. Grévisse и г-н M. Diez de Velasco, съдии,

генерален адвокат: г-н W. Van Gerven,

секретар: г-н H. A. Rühl, главен администратор,

като има предвид писмените становища, представени:

- за датското правителство от г-н Jergen Molde, юридически съветник, в качеството на представител,
- за правителството на Обединеното кралство от г-жа S. J. Hay от Treasury Solicitor's Department, в качеството на представител,
- за Комисията на Европейските общности от г-н Johannes Buhl и г-н Ricardo Gosalbo Vono, съответно юридически съветник и член на юридическата служба, в качеството на представители,

като взе предвид доклада от съдебното заседание,

---

\* Език на производството: датски.

след като изслуша становищата на Hansen & Søn I/S, за което се явява адв. Hjulmand, адвокат, на датското правителство, на правителството на Обединеното кралство и на Комисията на съдебното заседание на 19 октомври 1989 г.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено на съдебното заседание от 5 декември 1989 г.,

постанови настоящото

### Решение

1. С Определение от 29 януари 1988 г., постъпило в Съда на 9 ноември 1988 г., Vestre Landsret, (Висш съд за Западна Дания), отправя към на основание член 177 от Договора за ЕИО, преюдициален въпрос за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 543/69 от Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози.

2. Този въпрос е бил поставен в наказателното производство, образувано срещу Hansen & Søn I/S ( по-нататък Hansen & Søn ), в качеството му на работодател на един шофьор, на основание, че последният е нарушил определени разпоредби на Регламент № 543/69, а именно член 7, параграф 2 относно максималния дневен период на управление на моторното превозно средство и член 11 относно задължителния период на дневна почивка.

3. Член 18, параграф 1 от Регламент № 543/69 предвижда, че държавите-членки трябва да приемат такива закони, подзаконови или административни разпоредби, каквито може да са необходими за прилагането на регламента. Тези разпоредби трябва да обхващат, между другото, наказанията, приложими в случай на нарушаване на правилата, уредени в него.

4. В съответствие с правото, дадено му от член 1, параграф 1 от Датския закон № 508 от 29 ноември 1972 г. да прилага разпоредбите на упоменатия по-горе регламент на Съвета, датският министър на труда приема министерско постановление № 448 от 2 юни 1981 г. Съгласно член 9 от това постановление, в случаи на нарушаване на членове 7 и 11 от Регламент № 543/69, работодателя може му да бъде наложена глоба, когато пътуването е предприето в негов интерес, въпреки че нарушението не може да се вмени като умишлено действие или небрежност от негова страна.

5. На основание тази разпоредба, Hansen & Søn им е било наложена санкция глоба от окръжния съд на Graasten, въпреки че нарушението не може да се вмени като умишлено действие или небрежност от страна на ответника. В своята жалба до Vestre Landsret, Hansen & Søn твърди, че строгата наказателна отговорност, като тази, която е въведена с постановлението от 1981 г., е несъвместима с Регламент № 543/69 на Съвета.

6. Vestre Landsret решава да спре производството и да препрати на Съда следния въпрос за преюдициално решение:

„Забранява ли Регламент (ЕИО) № 543/69 от Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози, изменен, националните разпоредби, съгласно които работодателят, чийто водачи на моторни превозни средства нарушават член 7, параграф 2 и член 11 от Регламента относно периодите на управление на превозно средство и почивка, може да бъде субект на наказание, независимо от факта, че нарушението не може да се вмени като умишлено действие или небрежност от страна на работодателя?“

7. Направено е препращане към доклада от заседанието за по-пълно обхващане на фактите по основното дело, процедурата и писмените заключения на страните, представени пред Съда, които се споменават или обсъждат тук само дотолкова доколкото това е необходимо с оглед излагането на мотивите на Съда.

8. Hansen & Søn представя две твърдения в подкрепа на становището, че член 9 от Датското постановление от 1981 г. не е в съответствие с Регламент № 543/69 .

9. На първо място, те твърдят, че чрез въвеждането на строга наказателна отговорност, датското правителство е търсело да разшири обхвата на Регламент № 543/69 и да наложи на работодателите задължение, което не е предвидено в него. В подкрепа на това становище, те препращат към решение от 18 февруари 1975 г. ( по дело 69/74, Cagnon и Taquet, точка 10, Recueil, стр. 171), в което Съдът заявява, че задължението, наложено върху работодателя от член 11 от този регламент е ограничено до предприемане на необходимите мерки да разреши на своите работници да имат предвидения период на дневна почивка.

10. В подкрепа на този аргумент, Hansen & Søn добавя, че член 15 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози (ОВ L 370, 1985 г., стр.1), който отменя Регламент № 543/69 с влизане в сила от 29 септември 1986 г., главно тълкува изрично разпоредбите, които са били приложими съгласно законодателството, което е било в сила преди това. Съгласно тази разпоредба, работодателят трябва да организира работата по такъв начин, че да даде възможност на водача да спази изискванията на правилата на Общността и трябва да предприеме подходящите стъпки за да предотврати всяко повторно открито нарушение.

11. Този аргумент не може да бъде приет. Членове 7 и 11 от Регламент № 543/69 поставят ограничения за периодите на управление на моторното превозно средство и почивки, които трябва да се спазват от водача и от другите членове на екипажа на превозното средство. Член 18 изисква държавите-членки да предприемат всички необходими мерки за да гарантират съответствие с тези ограничения. Разпоредба от националното законодателство, която поставя работодателя наказателно отговорен за нарушения от един от неговите работници на правилата, предвидени в членове 7 и 11 от Регламент № 543/69, не разширява приложното поле на този регламент. Такава отговорност представлява средство за гарантиране съответствието с ограниченията, наложени от тези разпоредби.

12. По отношение на член 15 от Регламент № 3820/85, неговата цел не е да ограничи отговорността на работодателя, който не се е съобразил с периодите на управление на моторното превозно средство и почивка, а да наложи специфични и различни задължения върху самия работодател. Следва, че във въпросните разпоредби няма нищо, което да попречи на това, работодателят да бъде по-строго отговорен по наказателното право.

13. Hansen & Søn също така твърдят, че въпреки, че Дания сама въвежда система за строга наказателна отговорност, рискът от това да бъдеш наказан е по-голям за предприятията, регистрирани в тази държава-членка и следователно се разрушава конкуренцията на Общия пазар, противно на целите на Регламент № 543/69, който е създаден, за да хармонизира съответното национално законодателство.

14. Трябва да се отбележи, че в това отношение, въпреки, че Регламент № 543/69 е създаден за да хармонизира съответни разпоредби, които влияят върху конкуренцията в сферата на автомобилните превози, той оставя широка свобода на държавите-членки по отношение на прилагането на тези разпоредби. На първо място, член 13 овластява държавите-членки да прилагат по-строги мерки към водачите на моторни превозни средства, които са регистрирани на нейна територия, и на второ място, член 18 оставя на държавите-членки да определят характера и строгостта на наказанията, които ще се налагат в случаи на нарушения.

15. По-нататък трябва да се направи заключението, че икономическите последици от нарушаването на Регламент № 543/69 са различни не само съобразно системата на наказателната отговорност, въведена от въпросната държава-членка, но също така и съобразно нивото на налаганите глоби и степента на ефективност на извършваните проверки. Съобразно с това, въвеждането на система за строга наказателна отговорност, сама по себе си включва изкривяване условията на конкуренцията.

16. Регламент № 543/69, следователно, трябва да се разглежда, не като предотвратяващ прилагането на националните разпоредби, с които се налага наказание върху работодател, чийто водачи на моторни превозни средства са нарушили член 7, параграф 2 и член 11 от регламента, дори ако това нарушение не може да се вмени като умишлено неправомерно действие или небрежност от страна на работодателя.

17. Освен това, трябва да има предвид, че съгласно постоянната практика на Съда, както потвърждава в свое решение от 21 септември 1989 г. (по дело 68/88 Комисията/Гърция, Recueil, стр. 2965), когато регламент на Комисията не предвижда специално някакво наказание за нарушение или за тази цел препраща към националните закони, подзаконови и административни разпоредби, член 5 от Договора за ЕИО изисква държавите-членки да предприемат всички необходими мерки за да гарантират прилагането и ефективността на правото на Общността. За тази цел, докато изборът на наказание остава на тяхна преценка, те трябва да гарантират по-специално, че нарушенията на правото на Общността се наказват съгласно условия, процесуални и материални, които са аналогични на тези, които се прилагат при

нарушения на националните закони от подобен характер и важност, и които във всички случаи правят наказанието ефективно, пропорционално и разубеждаващо.

18. От Определението за препращане става ясно, че въвеждането на строга наказателна отговорност, съответства на системата, която основно се прилага в Дания за защита на работната среда.

19. Освен това, е необходимо да се има предвид, че на първо място, система за строга отговорност може да накара работодателя да организира работата на своите работници по такъв начин, че да гарантира спазването на регламента, и на второ място безопасността на пътя, което, в съответствие с третото и деветото съображение от преамбюла на Регламент № 543/69, е една от целите на този регламент, е въпрос на обществен интерес, което може да оправдае налагането на глоба върху работодателя за нарушение, извършено от неговите работници и системата за строга наказателна отговорност. От това следва, че налагането на глоба, което съответства на задължението за сътрудничество, посочено в член 5 от Договора за ЕИО, не е несъразмерно по отношение на преследваната цел. Прилагането на принципа на пропорционалност към сумата на глобата не е било поставяно за разглеждане по това дело.

20. От посочените по-горе заключения следва, че отговорът на въпроса, препратен от Vestre Landsret, трябва да бъде в смисъл, че нито Регламент (ЕИО) № 543/69 на Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози, нито основните принципи на правото на Общността възпрепятстват прилагането на националните разпоредби, съгласно които един работодател, чийто водачи на моторни превозни средства са нарушили член 7, параграф 2 и член 11 от регламента, може да бъде субект на наказание, независимо от факта, че нарушението не може да се вмени като умишлено неправомерно действие или небрежност от страна на работодателя, при условие, че предвиденото наказание е подобно на това, което се налага в случай на нарушение на разпоредбите на националното законодателство от подобен характер и важност и е пропорционално на сериозността на извършеното нарушение.

### **По съдебните разноси**

21. Разходите, направени от датското правителство, правителството на Обединеното кралство и от Комисията на Европейските общности, за представяне на становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпроса, поставен от Vestre Landsret с Определение от 28 януари 1988 г., реши:

**Нито Регламент (ЕИО) № 543/69 на Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизацията на определено социално законодателство, свързано с автомобилните превози, нито основните принципи на правото на Общността възпрепятстват прилагането на националните разпоредби, съгласно които един работодател, чиито водачи на моторни превозни средства са нарушили член 7, параграф 2 и член 11 от регламента, може да бъде субект на наказание, независимо от факта, че нарушението не може да се вмени като умишлено неправомерно действие или небрежност от страна на работодателя, при условие, че предвиденото наказание е подобно на това, което се налага в случай на нарушение на разпоредбите на националното законодателство от подобен характер и важност и е пропорционално на сериозността на извършеното нарушение.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 10 юли 1990 година.

Подписи