

HOTĂRÂREA CURȚII
10 iulie 1990*

Anklagemyndigheden
împotriva
Hansen & Søn I/S

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare, formulată de Vestre Landsret)

„Sanctiuni pentru încălcarea dreptului comunitar – Răspundere penală obiectivă –
Regulamentul (CEE) nr. 543/69

Cauza C-326/88

În cauza C-326/88,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE de către Vestre Landsret, pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

Anklagemyndigheden (minister public)

și

Hansen & Søn I/S, în persoana lui Hardy Hansen,

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 543/69 al Consiliului din 25 martie 1969 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier (JO L 77, p. 49),

CURTEA,

compusă din domnul O. Due, președinte, Sir Gordon Slynn și domnul C. N. Kakouris, președinți de cameră, domnii J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse și M. Díez de Velasco, judecători,

avocat general: domnul W. Van Gerven
grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

– în numele guvernului danez, de către domnul Jorgen Molde, consilier juridic, în calitate de agent,

– în numele Guvernului Regatului Unit, de către doamna S. J. Hay, de la Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent,

– pentru Comisia Comunităților Europene, de către domnii Johannes Buhl și Ricardo Gosalbo Bono, consilier juridic și respectiv membru al serviciului juridic, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: daneza.

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale prezentate de Hansen & Søn I/S, reprezentată de către Hjulmand, avocat, de guvernul danez, de Guvernul Regatului Unit și de Comisie, în ședința din 19 octombrie 1989,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 5 decembrie 1989,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin decizia din 28 ianuarie 1988, primită de Curte la 9 noiembrie 1988, Vestre Landsret a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, o întrebare preliminară cu privire la interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 543/69 al Consiliului din 25 martie 1969 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier (JO L 77, p. 49).

2 Această problemă a fost ridicată în cadrul unei acțiuni penale inițiate împotriva societății Hansen & Søn I/S (denumite în continuare „Hansen & Søn”), în calitatea sa de angajator al unui conducător auto pe motiv că acesta din urmă a încălcat dispozițiile articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 11 din Regulamentul nr. 543/69, menționat anterior, privind durata maximă zilnică de condus și respectiv durata obligatorie de odihnă zilnică.

3 În temeiul articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul nr. 543/69, statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru punerea în aplicare a regulamentului. Este necesar ca aceste acte să se refere, printre altele, la sancțiunile aplicabile în cazul unei încălcări a normelor prevăzute de acesta.

4 În conformitate cu autorizarea care i-a fost conferită prin articolul 1 alineatul (1) din Legea daneză nr. 508 din 29 noiembrie 1972 în sensul punerii în aplicare a dispozițiilor regulamentului Consiliului, menționat anterior, ministrul muncii danez a adoptat Ordinul ministrului nr. 448 din 2 iunie 1981. Din articolul 9 al acestui ordin rezultă că încălcările articolelor 7 și 11 din Regulamentul nr. 543/69 pot fi sancționate printr-o amendă impusă angajatorului atunci când parcursul este efectuat în interesul său, chiar dacă nu i se poate imputa o abatere săvârșită cu intenție sau din neglijență.

5 Pe baza acestei dispoziții, Hansen & Søn a fost obligată la plata unei amenzi de către tribunalul din Graasten, deși abaterea nu i-a fost imputată ca fiind săvârșită cu intenție sau din neglijență. În cadrul acțiunii introduse în fața Vestre Landsret, Hansen & Søn a subliniat că o răspundere penală pur obiectivă, precum cea introdusă prin ordinul din 1981, menționat anterior, nu era compatibilă cu Regulamentul nr. 543/69 al Consiliului, menționat anterior.

6 Vestre Landsret a hotărât să suspende judecata și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Interzice Regulamentul (CEE) nr. 543/69 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier, cu modificările sale ulterioare, aplicarea dispozițiilor de drept intern conform cărora un angajator al cărui conducător auto a încălcat dispozițiile articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 11 din regulament cu privire la perioada de condus și de odihnă poate fi sancționat, chiar dacă această abatere nu poate fi imputată angajatorului ca fiind săvârșită cu intenție sau din neglijență?”

7 Pentru o prezentare mai detaliată a cadrului juridic și a faptelor din acțiunea principală, a derulării procedurii, precum și a observațiilor scrise prezentate Curții, se face trimitere la raportul de ședință. Aceste elemente din dosar sunt reluate în continuare numai în măsura necesară pentru raționamentul Curții.

8 Hansen & Søn a adus două argumente în sprijinul stabilirii incompatibilității dintre articolul 9 din ordinul danez din 1981 și Regulamentul nr. 543/69.

9 În primul rând, aceasta a subliniat că, introducând o răspundere penală obiectivă, guvernul danez a încercat să extindă domeniul de aplicare a Regulamentului nr. 543/69 și a impus angajatorilor o obligație care nu este menționată de regulament. În sprijinul acestei afirmații, ea s-a referit la Hotărârea din 18 februarie 1975, Cagnon și Taquet, punctul 10 (69/74, Rec. p. 171), prin care Curtea a precizat că obligația impusă angajatorului în temeiul articolului 11 din acest regulament se limita la adoptarea măsurilor necesare pentru a permite angajaților să beneficieze de odihna zilnică prevăzută.

10 În sprijinul acestei teze, Hansen & Søn a adăugat că articolul 15 din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier (JO L 370, p. 1), care a înlocuit Regulamentul nr. 543/69 cu efect de la 29 septembrie 1986, nu constituia decât o precizare adusă dispozițiilor aplicabile în temeiul regulamentului anterior. În conformitate cu această dispoziție, angajatorul are obligația de a organiza munca astfel încât conducătorii auto să se poată conforma reglementării comunitare și de a adopta măsurile necesare pentru evitarea repetării încălcărilor care au putut fi constatate.

11 Această teză nu poate fi acceptată. Articolele 7 și 11 din Regulamentul nr. 543/69 impun limite la durata de condus și la perioada de odihnă care trebuie respectate de către conducătorii auto și de către ceilalți membri ai echipajului unui vehicul. Articolul 18 impune statelor membre adoptarea dispozițiilor necesare pentru a asigura respectarea acestor limite. O dispoziție de drept intern care îi conferă angajatorului o răspundere penală pentru abaterea săvârșită de angajatul său a regulilor prevăzute de articolele 7 și 11 din Regulamentul nr. 543/69 nu extinde în sine domeniul de aplicare a respectivului regulament. O astfel de răspundere constituie, într-adevăr, un mijloc de asigurare a respectării limitelor impuse prin aceste dispoziții.

12 În ceea ce privește articolul 15 din Regulamentul nr. 3820/85, acesta nu are ca obiect limitarea răspunderii angajatorului pentru angajații săi care nu respectă perioada de condus și de odihnă, ci impunerea unor obligații specifice și distincte angajatorului însuși. Rezultă că nimic din dispozițiile respective nu împiedică introducerea unei răspunderi penale obiective a angajatorului.

13 Hansen & Søn a susținut, de asemenea, că, în măsura în care numai Danemarca a introdus un regim de răspundere penală obiectivă, întreprinderile stabilite în acest stat membru erau expuse unui risc mai mare de sancțiune și că, în consecință, concurența în interiorul pieței comune era denaturată, contrar scopului urmărit de Regulamentul nr. 543/69 care are drept obiectiv armonizarea dispozițiilor naționale în domeniu.

14 Este necesar să se observe, în această privință, că, în cazul în care Regulamentul nr. 543/69 încearcă, într-adevăr, să armonizeze anumite dispoziții care afectează concurența în domeniul transportului rutier, acest regulament lasă statelor membre o marjă de apreciere importantă la punerea în aplicare a acestora. Pe de o parte, articolul 13 autorizează statele membre să aplice măsuri mai stricte conducătorilor de vehicule care sunt înmatriculate pe teritoriul lor, pe de

altă parte, articolul 18 lasă în grija statelor membre definirea naturii și a severității sancțiunilor aplicabile în cazul unei încălcări.

15 În plus, este necesar să se observe că respectivele consecințe economice ale unei încălcări a Regulamentului nr. 543/69 variază în funcție nu numai de regimul răspunderii penale introdus de statul membru în cauză, ci și de nivelul amenzii impuse și de gradul de eficacitate a controalelor efectuate. Prin urmare, introducerea unui regim de răspundere penală obiectivă nu presupune în sine o denaturare a condițiilor concurenței.

16 Este necesar deci să se considere că Regulamentul nr. 543/69 nu împiedică aplicarea unor dispoziții naționale care sancționează un angajator al cărui conducător auto a încălcat articolul 7 alineatul (2) și articolul 11 din acest regulament, chiar dacă această încălcare nu poate fi imputată unei abateri săvârșite cu intenție sau unei neglijențe din partea angajatorului.

17 În afară de aceasta, este necesar să se ia în considerare că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, confirmată prin Hotărârea din 21 septembrie 1989, Comisia/Grecia (68/88, Rec. p. 2965), atunci când un regulament comunitar nu include o dispoziție specifică care să prevadă o sancțiune în cazul unei încălcări sau trimiteri, în acest scop, la actele cu putere de lege și actele administrative naționale, articolul 5 din Tratatul CEE impune statelor membre adoptarea tuturor măsurilor necesare pentru garantarea domeniului de aplicare și a eficacității dreptului comunitar. În acest scop, în timp ce alegerea sancțiunilor rămâne la discreția lor, acestea trebuie să se asigure în special că încălcările dreptului comunitar sunt sancționate în condiții de fond și de procedură care să fie similare cu cele aplicabile încălcărilor legislației naționale de natură și importanță similare și care, în orice caz, conferă sancțiunii un caracter efectiv, proporționat și de descurajare.

18 Din ordonanța de trimitere rezultă că introducerea unei răspunderi penale obiective corespunde regimului aplicat în general în Danemarca pentru protecția mediului de muncă.

19 În afară de aceasta, este necesar să se ia în considerare faptul că, pe de o parte, un regim de răspundere obiectivă poate incita angajatorul la organizarea muncii angajaților săi astfel încât să asigure respectarea regulamentului și că, pe de altă parte, siguranța rutieră care, în conformitate cu al treilea și al nouălea considerent din Regulamentul nr. 543/69, este unul din obiectivele acestui regulament, este de interes general care poate justifica impunerea unei amenzi angajatorului pentru încălcările săvârșite de către angajatul său și un regim de răspundere penală obiectivă. O astfel de impunere, care este conformă cu obligația cooperării loiale, prevăzută la articolul 5 din Tratatul CEE, nu este, prin urmare, disproporționată în raport cu scopul urmărit. Aplicarea principiului proporționalității la valoarea amenzii nu a fost menționată în prezenta cauză.

20 Din totalitatea considerațiilor precedente rezultă că este necesar să se răspundă la întrebarea adresată de Vestre Landsret că nici Regulamentul nr. 543/69 al Consiliului din 25 martie 1969 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier, nici principiile generale ale dreptului comunitar nu împiedică aplicarea dispozițiilor naționale conform cărora angajatorul unui conducător auto care a încălcat dispozițiile articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 11 din acest regulament poate fi sancționat, chiar dacă această încălcare nu poate fi imputată unei abateri săvârșite cu intenție sau unei neglijențe din partea angajatorului, cu condiția ca sancțiunea prevăzută să fie similară celor aplicate în cazul unei încălcări a dispozițiilor de drept intern de natură și de importanță similare și ca această sancțiune să fie proporțională cu gravitatea încălcării săvârșite.

Cu privire la cheltuielile de judecată

21 Cheltuielile efectuate de guvernul danez și de Guvernul Regatului Unit și de Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebarea adresată de Vestre Landsret prin decizia din 28 ianuarie 1988, hotărăște:

Nici Regulamentul (CEE) nr. 543/69 al Consiliului din 25 martie 1969 privind armonizarea anumitor dispoziții sociale în domeniul transportului rutier, nici principiile generale ale dreptului comunitar nu împiedică aplicarea dispozițiilor naționale conform cărora angajatorul unui conducător auto care a încălcat dispozițiile articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 11 din acest regulament poate fi sancționat, chiar dacă această încălcare nu poate fi imputată unei abateri săvârșite cu intenție sau unei neglijențe din partea angajatorului, cu condiția ca sancțiunea prevăzută să fie similară celor aplicate în cazul unei încălcări a dispozițiilor de drept intern de natură și de importanță similare și ca această sancțiune să fie proporțională cu gravitatea încălcării săvârșite.

Due	Slynn	Kakouris	
Moitinho de Almeida	Rodríguez Iglesias	Grévisse	Díez de Velasco

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 10 iulie 1990.

Grefier
J.-G. Giraud

Președinte
O. Due