



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

9 февруари 2012 година *

„Автомобилен транспорт — Нарушения на правилата относно използването на тахограф — Задължение за държавите членки да предвидят пропорционални санкции — Глоба с фиксиран размер — Пропорционалност на санкцията“

По дело C-210/10

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Унгария) с акт от 19 октомври 2009 г. постъпил в Съда на 3 май 2010 г., в рамките на производство по дело

Márton Urbán

срещу

Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н А. Tizzano, председател на състав, г-н М. Safjan, г-н М. Pešič, г-н Е. Levits и г-жа М. Berger (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-н J. Mazák,

секретар: г-н А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за унгарското правителство, от г-н Z. Fehér, г-жа K. Szíjjártó и г-н G. Коός, в качеството на представители,
- за датското правителство, от г-жа V. Pasternak Jørgensen, в качеството на представител,
- за австрийското правителство, от г-н E. Riedl, в качеството на представител,
- за Европейска комисия, от г-жа N. Yerrell и г-жа K. Talabér-Ritz, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

* Език на производството: унгарски.

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Urbán и Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága (командване на митническата и финансова охрана на район Észak-alföldi) относно налагането на глоба за неспазване на разпоредбите за използването на тахографския лист на контролния уред на управлявания от жалбоподателя тежкотоварен автомобил.

Правна уредба

Право на Съюза

- 3 Членове 13—16 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234), изменен с Регламент (ЕО) № 561/2006 (наричан по-нататък „Регламент № 3821/85“), предвиждат задължения на работодателя и водачите във връзка с използването на контролния уред и тахографските листове.
- 4 Съгласно член 15, параграф 5 от Регламент № 3821/85:
„[Водачът] нанася следните данни върху [...] тахографския лист,
 - а) в началото на използването на листа — своята фамилия и име;
 - б) датата и мястото, където започва използването на листа, и датата и мястото, където свършва използването;
 - в) регистрационния номер на всяко превозно средство, на което той е назначен в началото на първото пътуване, записано върху листа, и впоследствие, в случай на смяна на превозното средство по време на използването на листа;
 - г) показанието на километража:
 - [преди] първото пътуване, записано върху листа,
 - в края на последното пътуване, записано върху листа,
 - в случай на смяна на превозното средство по време на работния ден (показанието на километража на превозното средство, на което той е бил назначен, и показанието на превозното средство, на което ще бъде назначен);
 - д) [евентуално] времето на всяка смяна на превозно средство“.
- 5 Член 15, параграф 7, буква в) от Регламент № 3821/85 предвижда:
„Упълномощеният инспектор може да проверява спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на [тахографските] листове, на показанията или разпечатаните данни, които са записани от [контролния уред] или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който доказва неспазването на разпоредба като тези, предвидени в член 16, параграфи 2 и 3“.

6 Член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006 гласи:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, [пропорционални], възпиращи и недискриминационни. [...]

[...]

4. Държавите членки [гарантират], че системата от пропорционални санкции, която може да включва финансови санкции, ще се прилага за нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 от страна на предприятията, свързаните с тях изпращачи, туроператорите, основните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи.“

7 Член 9, параграфи 1 и 3 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 15, стр. 187), предвижда:

„1. Държавите членки въвеждат система за класифициране на риска за предприятията на базата на относителния брой и [относителната тежест на нарушенията] на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85, извършени от отделно предприятие. [...]

[...]

3. Първоначален списък с нарушения на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 е даден в приложение III.

С цел осигуряване на насоки за тежестта на нарушенията на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 Комисията може, ако е подходящо, в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, да адаптира приложение III, за да разработи насоки за общия обхват на нарушенията, разделени в категории според тежестта им.

[...]“.

Национално право

8 Член 20, параграфи 1 и 4 от Закон № I от 1988 г. за автомобилния транспорт (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, Magyar Közlöny 2006/1, наричан по-нататък „Законът за транспорта“), в редакцията му в сила (*Magyar Közlöny* 2006/1) към момента на извършване на нарушението, гласи:

„1. Наказва се с глоба всяко лице, което нарушава разпоредбите на настоящия закон или други текстове, а именно:

[...]

с) разпоредбите относно времето на управление, почивките по време на работа и почивките, съдържащи се в [Регламент № 561/2006], в настоящия закон, както и в Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), обнародвано със Закон № IX от 2001 г.;

d) разпоредбите относно използването на контролните уреди и тахографските дискове, съдържащи се в [Регламент № 3821/85] и в настоящия закон;

[...]

4. Наказва се с глоба от 50 000 HUF до 800 000 HUF всеки, който нарушава разпоредбите на параграф 1. Размерът на глобите, които могат да бъдат налагани при нарушения на различните разпоредби, посочени по-горе, се определя със специален акт. Доколкото може да се счете, че няколко лица носят отговорност за посочените в параграф 1 нарушения, предвиденият размер на глобата следва да се разпредели в зависимост от съответната отговорност на тези лица.

[...]“.

9 Посоченият в член 20, параграф 4 от Закона за транспорта специален акт, приложим към разглежданите в главното производство факти, е Законодателен декрет № 57/2007 за определяне размера на глобите, които могат да бъдат налагани в случай на нарушение на някои разпоредби в областта на автомобилния превоз на стоки и лица (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. Rendelet), от 31 март 2007 г. (*Magyar Közlöny* 2007/39, наричан по-нататък „Законодателен декрет № 57/2007“).

10 Съгласно член 1, параграф 1 от Законодателен декрет № 57/2007:

„В случай на нарушение на разпоредбите, предвидени в член 20, параграф 1 от Закона [за транспорта], предвидените в членове 2—10 глоби се налагат в рамките на административно производство“.

11 Член 5, параграф 1 от Законодателен декрет № 57/2007 предвижда:

„1. Всяко лице, което нарушава разпоредбите на член 20, параграф 1, точка d), от Закона [за транспорта], се наказва с глоба в размер, съответстващ на предвидения в таблица № 4.

Ако извършващият проверката орган установи липсата на документа, посочен в точка 1, но липсващият документ, валиден към датата на проверката, бъде представен на посочения орган в осемдневен срок след датата на проверката, размерът на глобата, предвидена във въпросната точка 1, следва да се намали с 50 %“.

12 Към датата на настъпване на фактите по главното производство посочената таблица има следното съдържание:

№	Актове или липса на документи, за които се предвижда налагане на глоба	Правно основание	Размер на глобата (в HUF)
3	Нарушение на разпоредбите относно използването на тахографските листове	Членове 13—16 от Регламент № 3821/85	100 000

Главното производство и преюдициалните въпроси

- 13 На 25 март 2009 г. при пътна проверка, извършена от патрул към митническото учреждение на Debrecen (Унгария) на граничния пост Ártánd, са проверени контролният уред и тахографските листове на г-н Urbán, който при транзитно преминаване през Унгария в посока към Румъния управлява тежкотоварен автомобил, регистриран в Унгария. При проверката не се установяват никакви нередности във връзка с използването на тахографа. Един от представените от г-н Urbán петнадесет тахографски диска обаче не посочва километража при пристигане.
- 14 По тази причина с Решение от 25 март 2009 г. компетентният митнически орган налага на г-н Urbán глоба по административен ред в размер от 100 000 HUF (съответстващ към посочената дата на около 332 EUR) за нарушение на разпоредбите относно използването на тахографските листове.
- 15 Г-н Urbán подава жалба по административен ред срещу това решение за отмяна на наложената глоба или намаляване на нейния размер, като посочва, че налагането на тази глоба изглежда прекомерно с оглед на твърдения пропуск, тъй като километражът е посочен в товарителницата.
- 16 На 12 май 2009 г. ответникът в главното производство, в качеството си на горестоящ орган, отхвърля посочената жалба, като установява, че наложилият глобата компетентен орган е приложил правилно член 5, параграф 1 от Законодателен декрет № 57/2007 и точка 3 от посочената в тази разпоредба таблица № 4, където се съдържат обективното нарушение и съответният размер на глобата, с който митническият орган е длъжен да се съобрази.
- 17 Г-н Urbán подава жалба за отмяна на това решение по съдебен ред пред Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Окръжен съд Hajdú-Bihar). Като възпроизвежда доводите, изложени в жалбата му по административен ред, той поддържа, че обстоятелството, че в тахографския лист на контролният уред не се съдържа окончателният километраж в края на последното пътуване, изобщо не би довело до възможност за злоупотреба, доколкото тази информация е посочена в товарителницата. Следователно информацията, която липсва върху тахографския лист, би могла да бъде проверена с точност въз основа на посочените в товарителницата данни.
- 18 При тези обстоятелства, тъй като има съмнения относно пропорционалността на предвидения в Законодателен декрет № 57/2007 санкционен режим с оглед на целта, посочена в Регламенти № 3821/85 и № 561/2006, Hajdú-Bihar Megyei Bíróság решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Съвместим ли е с изискването за пропорционалност, предвидено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент [№ 561/2006] санкционен режим, който императивно предвижда налагането на глоба с фиксиран размер от 100 000 HUF за всяко нарушение на членове 13—16 от Регламент [№ 3821/85]?
 - 2) Съвместим ли е с принципа на пропорционалност санкционен режим, който не предвижда различен размер на глобата в зависимост от тежестта на извършеното нарушение?
 - 3) Съвместим ли е с принципа на пропорционалност санкционен режим, който не позволява да се отчете каквото и да било основание за освобождаване на извършителя от отговорност?
 - 4) Съвместим ли е с принципа на пропорционалност санкционен режим, при който не се прави никакво разграничение в зависимост от личното положение на извършителя?“

По преюдициалните въпроси

По първия и втория въпрос

- 19 С първия и втория си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска санкционен режим като въведения със Законодателен декрет № 57/2007, който предвижда налагането на глоба с фиксиран размер за всички нарушения, независимо от тежестта им, на правилата относно използването на тахографски листове, уредени в членове 13—16 от Регламент № 3821/85.
- 20 В началото следва да се напомни, че съгласно съображение 27 от Регламент № 561/2006 в интерес на ясното и ефективно привеждане в изпълнение на правилата относно времето на управление и почивките е желателно да бъдат осигурени единни разпоредби относно отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на този регламент — отговорност, която може доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите членки.
- 21 В това отношение член 19, параграф 1 от посочения регламент налага на държавите членки да определят „правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент [...] № 3821/85, [които] следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни“.
- 22 Налага се обаче изводът, че посоченият регламент не съдържа по-точни правила, що се отнася до определянето на посочените санкции на национално равнище, и по-специално не предвижда изрично какъвто и да било критерий за преценка на пропорционалността на подобни санкции.
- 23 Все пак при липса на хармонизация на законодателството на Съюза в областта на санкциите, приложими при неспазване на условията, предвидени от установен в това законодателство режим, държавите членки са компетентни да изберат санкции, които според тях са подходящи. Те въпреки това са задължени да упражняват компетентността си при спазване на правото на Съюза и на неговите общи принципи, а следователно и при спазване на принципа на пропорционалността (вж. по-специално Решение от 12 юли 2001 г. по дело Louloudakis, C-262/99, Recueil, стр. I-5547, точка 67 и Решение от 29 юли 2010 г. по дело Profaktor Kulesza, Frankowski, Jóźwiak, Orłowski, C-188/09, Сборник, стр. I-7639, точка 29).
- 24 Така в конкретния случай санкционните мерки, предвидени в разглежданото по главното производство национално законодателство, не трябва да надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимно преследваните от това законодателство цели, като се има предвид, че когато има избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до най-малко обвързващата и че причинените неудобства не трябва да са несъразмерни по отношение на преследваните цели (вж. в този смисъл Решение от 9 март 2010 г. по дело ERG и др., C-379/08 и C-380/08, Сборник, стр. I-2007, точка 86).
- 25 В рамките на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006 тези цели са, от една страна, подобряването на условията на труд на водачите, към които се прилагат тези регламенти, както и най-общо на безопасността по пътищата, и от друга страна, уреждането на единни правила относно времето на управление и почивките на водачите, както и относно контрола за спазването им.

- 26 За тази цел посочените регламенти предвиждат съвкупност от мерки, по-специално единни правила относно времето на управление и почивките на водачите, както и относно контрола за спазването им, което трябва да се гарантира от държавите членки с прилагането на санкционен режим за всяко нарушение на същите регламенти.
- 27 На първи и втори въпрос, преформулирани в точка 19 от настоящото решение, следва да се отговори с оглед на тези принципи.
- 28 В случая следва да се отбележи, че член 20, параграф 4 от Закона за транспорта санкционира с глоба от 50 000 HUF до 800 000 HUF всеки, който нарушава разпоредбите на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006. Уместно е да се уточни също, че тази разпоредба предоставя на компетентните органи правомощието да определят размера на глобата в зависимост от естеството и тежестта на нарушението.
- 29 Въпреки това в член 5, параграф 1 от Законодателен декрет № 57/2007 се въвежда глоба с фиксиран размер от 100 000 HUF за всички нарушения относно използването на тахографски листове, посочени в членове 13—16 от Регламент № 3821/85, без да се предвижда разграничение, що се отнася до естеството и тежестта на съответните нарушения.
- 30 Така, макар разглежданият в главното производство режим да изглежда подходящ за постигане на целите, посочени в Регламенти № 3821/85 и № 561/2006, следва да се приеме, че той надхвърля границите на необходимото за постигането на легитимно преследваните от тези регламенти цели.
- 31 Несъмнено от член 15, параграф 5 от Регламент № 3821/85 следва, че водачът на моторно превозно средство е длъжен да нанася върху тахографския лист показанието на километража „в края на последното пътуване, записано върху листа“.
- 32 Противно обаче на твърдението на Унгария, пропускът да се попълни тази информация трябва да се счита за леко нарушение.
- 33 Всъщност, както правилно отбелязва Комисията, нарушенията на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006 нямат еднаква тежест. Нарушенията, които могат да възпрепятстват контрола върху условията на труд и спазването на безопасността по пътищата, не могат да се поставят в една и съща категория с леките нарушения, които, макар да представляват нарушение на разпоредбите на разглежданите регламенти, не създават пречка за контрола върху изпълнението на задълженията, предвидени в разглежданото законодателство на Съюза.
- 34 В това отношение, както правилно посочва Комисията, нарушението на член 15, параграф 7 от Регламент № 3821/85 — разпоредба, която предвижда, че „[п]о всяко време, когато лице, упълномощено да осъществява контролни функции, поиска това, водачът следва да е в състояние да представи тахографските листове относно текущата работа, и във всеки случай за последния ден на предишната седмица, през която е [управлявал превозното средство]“ — представлява по-тежко нарушение от нарушението на член 15, параграф 1 от този регламент, съгласно който водачите са длъжни да не използват замърсени или повредени тахографски листове и трябва да ги защитават по подходящ начин.
- 35 По аналогия следва се приеме, че пропускът на водача да нанесе върху тахографския лист показанието на километража в края на последното пътуване има незначително влияние и дори изобщо не може да повлияе върху безопасността по пътищата в сравнение с останалите задължения, изброени в този член 15.

- 36 Този извод се потвърждава от обстоятелството, че на 30 януари 2009 г. на основание член 9, параграф 3 от Директива 2006/22 Комисията приема Директива 2009/5/ЕО за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО (ОВ L 29, стр. 45), която съдържа насоки за общия обхват на нарушенията на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006, разделени в различни категории в зависимост от тежестта им.
- 37 Макар да е вярно, че идеята за степенуване на различните нарушения на разпоредбите на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006 е уточнена едва впоследствие с Директиви 2006/22 и 2009/05, които поради това не са приложими към спора по главното производство, налага се изводът, че тази идея се съдържа имплицитно най-малкото в Регламент № 561/2006. Всъщност по отношение на санкциите в съображение 26 от него се посочва „общия[т] обхват на мерките, с които разполагат държавите членки“.
- 38 Нещо повече, в това приложение III, в което се разграничават групите нарушения на Регламент № 561/2006 и групите нарушения на Регламент № 3821/85, се посочват, за всеки вид задължения, тяхното правно основание, видовете нарушения и тежестта им. Последните са групирани на три равнища, а именно „много сериозно нарушение“, „сериозно нарушение“ и „леко нарушение“.
- 39 За нарушенията на Регламент № 3821/85, що се отнася до задълженията, които са свързани с информацията за попълване и правното основание на които е член 15, параграф 5 от Регламент № 3821/85, посоченото приложение предвижда нарушение, наименувано „Липсващо показание на километража (край на пътуването) на тахографския лист“. Това нарушение е счетено за „леко нарушение“.
- 40 От друга страна, независимо от обстоятелството, че държавите членки трябва да предвидят санкции в случай на липсващо показание на километража при пристигане, следва да се приеме, че това показание не е необходимо за успешното извършване на контрол върху спазването на правилата относно времето на управление и почивките. Също така не всяка липса на посоченото показание застрашава в еднаква степен сигурността на движението по пътищата в сравнение с нарушението на други разпоредби от категорията нарушения, свързани с „информация за попълване“.
- 41 Следователно налагането на глоба с фиксиран размер за всяко нарушение на правилата относно използването на тахографските листове, без да се предвижда различен размер на глобата в зависимост от тежестта на извършеното нарушение, изглежда непропорционално с оглед на целите, посочени в правната уредба на Съюза.
- 42 Освен това следва да се посочи, че на 29 юли 2009 г. унгарският законодател е приел Законодателен декрет № 156/2009, който не е приложим към спора по главното производство и който отменя Законодателен декрет № 57/2007, считано от 1 август 2009 г.
- 43 Въведеният с този законодателен декрет нов санкционен режим предвижда занапред различен размер на глобата в зависимост от тежестта на нарушенията на членове 13—16 от Регламент № 3821/85. Що се отнася до нарушенията, аналогични на разглежданото в главното производство, посоченият законодателен декрет предвижда налагането на глоба в размер от 30 000 HUF и квалифицира тези нарушения като „леки нарушения“.
- 44 Предвид изложеното по-горе на поставените първи и втори въпрос следва да се отговори, че изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска санкционен режим като въведения със Законодателен декрет № 57/2007, който предвижда налагането на глоба с фиксиран размер за всички нарушения, независимо от тежестта им, на правилата относно използването на тахографски листове, закрепени в членове 13—16 от Регламент № 3821/85.

По третия и четвъртия въпрос

- 45 С третия и четвъртия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска, от една страна, санкционен режим като разглеждания в главното производство, който предвижда обективна отговорност на извършителите на нарушения, и от друга страна, предвидената с този режим тежест на санкцията.
- 46 Най-напред следва да се напомни, че от преписката по делото е видно, че като вземат предвид конкретните обстоятелства по случая, националните власти, отговарящи за прилагането на член 5, параграф 1 от Законодателен декрет № 57/2007, не разполагат с никаква възможност да се отклонят от предвидения фиксиран размер на глобата и така да съобразят този размер с въпросните обстоятелства.
- 47 На първо място, относно въпроса дали въвеждането на обективна отговорност е съвместимо с принципа на пропорционалност следва да се посочи, че Съдът вече се е произнесъл, че подобен режим за санкциониране на нарушение на регламент, по-специално в социалната сфера, свързана с автомобилния транспорт, сам по себе си не е несъвместим с общностното право (вж. в този смисъл Решение от 10 юли 1990 г. по дело Hansen, C-326/88, Recueil, стр. I-2911, точки 14—19, както и Решение от 2 октомври 1991 г. по дело Vandevenne и др., C-7/90, Recueil, стр. I-4371, точки 16 и 17; вж. по аналогия относно други области Решение от 27 февруари 1997 г. по дело Ebony Maritime и Loten Navigation, C-177/95, Recueil, стр. I-1111, точка 36).
- 48 Всъщност според Съда въвеждането на режим на обективна отговорност не е непропорционално по отношение на преследваните цели, когато този режим може да подтикне съответните лица към спазване на разпоредбите на регламент и когато преследваните цели са от общ интерес, който може да обоснове въвеждането на подобен режим (вж. в този смисъл Решение по дело Hansen, посочено по-горе, точка 19).
- 49 С оглед на тази съдебна практика следва да се напомни по-нататък, че Регламент № 3821/85 по-специално възлага на водачите отговорността за изпълнението на задълженията относно контролните уреди. Разпоредбите на този регламент относно използването на тахографските листове определят точно начина, по който водачите трябва да записват необходимата информация, като показанието на километража. Така по силата на член 15, параграф 5, буква г), второ тире от посочения регламент километражът при пристигане трябва задължително да бъде посочен върху тахографския лист.
- 50 По силата на унгарското законодателство е налице неизпълнение на това задължение, когато върху тахографския лист не се съдържа показанието на километража в края на последното пътуване. Така, за да не извърши нарушение, водачът трябва да изпълни предвидените в Регламент № 3821/85 задължения.
- 51 Като се има предвид, че от една страна, посоченият режим на обективна отговорност може да подтикне водачите към спазване на разпоредбите на Регламент № 3821/85, и от друга страна, безопасността по пътищата и подобряването на социалните условия на водачите са от общ интерес, въвеждането от унгарското законодателство на режим на обективна отговорност може да бъде обосновано.
- 52 Следователно въвеждането на режим на обективна отговорност като разглеждания в главното производство, който санкционира нарушението на посочения регламент, само по себе си не е несъвместимо с правото на Съюза.

- 53 На второ място, относно тежестта на глобата, предвидена с разглеждания в главното производство санкционен режим, следва да се напомни съдебната практика, цитирана в точки 23 и 24 от настоящото решение, съгласно която държавите членки са компетентни да изберат санкции, които според тях са подходящи. Въпреки това държавите членки са задължени да упражняват тази компетентност при спазване на правото на Съюза и на неговите общи принципи, а следователно и при спазване на принципа на пропорционалността. Ето защо санкционните мерки не трябва да надхвърлят по-специално границите на необходимото за постигането на легитимно преследваните от разглежданото законодателство цели и освен това не трябва да са несъразмерни по отношение на тези цели.
- 54 В това отношение обаче следва да се отбележи, че принципът на пропорционалност е задължителен за държавите членки що се отнася не само до определянето на елементите от състава на нарушението и до определянето на правилата относно тежестта на глобите, но и до преценката на елементите, които могат да бъдат отчитани при определянето на глобата.
- 55 Вследствие на това уточнение се налага изводът, че задължението за националните власти, отговарящи за санкционирането на нарушенията на Регламенти № 3821/85 и № 561/2006, да налагат глоба с фиксиран размер от 100 000 HUF, без да могат да вземат предвид конкретните обстоятелства по случая и евентуално без да могат да намалят размера на тази глоба, не отговаря на условията, които са изведени в съдебната практика, посочена в точки 23 и 24 от настоящото решение.
- 56 Ето защо унгарският санкционен режим изглежда непропорционален, по специално в случая като разглеждания в главното производство, при който само в един от проверените петнадесет диска е липсвала съответната информация, а именно не е бил записан километражът при пристигане. Освен това от представената пред Съда преписка е видно, че разглежданата в главното производство нередовност при записването не би могла да представлява злоупотреба, доколкото липсващата върху тахографския лист информация е посочена в товарителницата.
- 57 Всъщност, от една страна, относно условието, че санкционната мярка не трябва да надхвърля границите на необходимото за постигането на целите, легитимно преследвани от разглежданото в главното производство законодателство, следва да се приеме, че за компетентните национални органи е възможно да постигнат посочените цели и с по-малко ограничителни мерки, като се има предвид, че в действителност извършеното нарушение не може да засегне предвидените в Регламенти № 3821/85 и № 561/2006 цели на безопасността по пътищата и на условията на труд на водачите.
- 58 От друга страна, относно условието, че санкционната мярка не трябва да е несъразмерна по отношение на посочените цели, следва да се приеме, че както е видно от акта за преюдициално запитване, размерът на посочената глоба е почти равен на средния месечен нетен доход на заето лице в Унгария. Следователно тежестта на разглежданата в главното производство санкция изглежда непропорционална по отношение на извършеното нарушение.
- 59 Предвид изложеното по-горе на поставените трети и четвърти въпрос следва да се отговори, че изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006, трябва да се тълкува в смисъл, че допуска санкционен режим като въведения със Законодателен декрет № 57/2007, който предвижда обективна отговорност. За разлика от това посоченото изискване трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска предвидената с този режим тежест на санкцията.

По съдебните разноси

60 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

- 1) Изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска санкционен режим като въведения със Законодателен декрет № 57/2007 за определяне размера на глобите, които могат да бъдат налагани в случай на нарушение на някои разпоредби в областта на автомобилния превоз на стоки и лица (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. Rendelet), от 31 март 2007 г., който предвижда налагането на глоба с фиксиран размер за всички нарушения, независимо от тежестта им, на правилата относно използването на тахографски листове, закрепени в членове 13—16 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, изменен с Регламент (ЕО) № 561/2006.
- 2) Изискването за пропорционалност, уредено в член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006, трябва да се тълкува в смисъл, че допуска санкционен режим като въведения със Законодателен декрет № 57/2007 от 31 март 2007 г. за определяне размера на глобите, които могат да бъдат налагани в случай на нарушение на някои разпоредби в областта на автомобилния превоз на стоки и лица, който предвижда обективна отговорност. За разлика от това посоченото изискване трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска предвидената с този режим тежест на санкцията.

Подписи