



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

9. februar 2012\*

»Vejtransport — overtrædelse af reglerne vedrørende brug af fartskriver —  
medlemsstaternes forpligtelse til at fastsætte forholdsmæssigt afpassede sanktioner — fast bøde —  
sanktionens forholdsmæssighed«

I sag C-210/10,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af  
Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Ungarn) ved afgørelse af 19. oktober 2009, indgået til Domstolen den  
3. maj 2010, i sagen

**Márton Urbán**

mod

**Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága,**

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne M. Safjan, M. Ilešič, E. Levits og M.  
Berger (refererende dommer),

generaladvokat: J. Mazák

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- den ungarske regering ved Z. Fehér, K. Szíjjártó og G. Koós, som befuldmægtigede
- den danske regering ved V. Pasternak Jørgensen, som befuldmægtiget
- den østrigske regering ved E. Riedl, som befuldmægtiget
- Europa-Kommissionen ved N. Yerrell og K. Talabér-Ritz, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden  
forslag til afgørelse,

\* Processprog: ungarsk.

afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 19, stk. 1 og 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet under en tvist mellem Márton Urbán og Vám- és Pénzügyórség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága (told- og finanskontrollen for regionen Észak-alföldi) vedrørende pålæg af en bøde for manglende overholdelse af bestemmelserne om anvendelse af diagramarket i kontrolapparatet i den lastbil, som blev ført af sagsøgeren i hovedsagen.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

- 3 Artikel 13-16 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8), som ændret ved forordning nr. 561/2006 (herefter »forordning nr. 3821/85«) fastsætter forpligtelserne for arbejdsgiveren og førerne vedrørende brug af kontrolapparatet og af diagramarkene.
- 4 Artikel 15, stk. 5, i forordning nr. 3821/85 lyder således:

»Førerne skal anføre følgende oplysninger på diagramarket

  - a) ved begyndelsen af arkets benyttelse: efternavn og fornavn
  - b) ved begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse: tidspunkt og sted
  - c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist ham, til den første tur, der er noteret på arket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket
  - d) kilometertællerens stand
    - inden den første tur, der er noteret på arket
    - ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på arket
    - hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen (det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller)
  - e) i givet fald det tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj.«
- 5 Artikel 15, stk. 7, litra c), i forordning nr. 3821/85 bestemmer følgende:

»En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.«

6 Artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 har følgende ordlyd:

»1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.[...]

[...]

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85.«

7 Artikel 9, stk. 1 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102, s. 35) er affattet således:

»1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller (EØF) nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået. [...]

[...]

3. En foreløbig liste over overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 er opstillet i bilag III.

Med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 kan Kommissionen, hvis det er relevant, efter proceduren i artikel 12, stk. 2, tilpasse bilag III med henblik på at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.

[...]«

#### *Nationale bestemmelser*

8 Artikel 20, stk. 1 og 4, i lov nr. I af 1988 om vejtransport (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, *Magyar Közlöny* 2006/1, herefter »lov om vejtransport«), i den affattelse, der var gældende på det tidspunkt, hvor overtrædelsen blev begået, lyder således:

»1. Med bøde straffes den, som overtræder bestemmelserne i denne lov eller i andre retsakter, nemlig

[...]

c) bestemmelserne om køretid, pauser og hviletid i [forordning nr. 561/2006] i denne lov, samt den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), stadfæstet ved lov nr. IX af 2001

d) bestemmelserne om anvendelse af kontrolapparatet og skiverne i fartskriveren i [forordning nr. 3821/85] og i denne lov.

[...]

4. Den, som overtræder bestemmelserne i stk. 1, straffes med bøde på mellem 50 000 HUF og 800 000 HUF. En specifik retsakt fastsætter størrelsen på de bøder, der kan pålægges ved overtrædelse af de forskellige bestemmelser. I tilfælde af, at flere personer kan anses som ansvarlige for tilsidesættelse af de i stk. 1 omhandlede bestemmelser, fordeles bødens størrelse i forhold til de pågældende personers respektive ansvar.

[...]«

9 Den specifikke retsakt, som nævnes i artikel 20, stk. 4, i lov om vejtransport, og som finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen, var regeringsdekret nr. 57/2007 om fastsættelse af størrelsen på de bøder, der kan pålægges ved overtrædelse af visse bestemmelser vedrørende vejtransport af varer og personer (a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet), af 31. marts 2007 (*Magyar Közlöny* 2007/39, herefter »regeringsdekret nr. 57/2007«).

10 Artikel 1, stk. 1, i regeringsdekret nr. 57/2007 er affattet således:

»Ved overtrædelse af de i lovens artikel 20, stk. 1, fastsatte bestemmelser pålægges de i artikel 2-10 fastsatte bøder i forbindelse med en administrativ procedure.«

11 Artikel 5, stk. 1, i regeringsdekret nr. 57/2007 bestemmer følgende:

»Den, som overtræder bestemmelserne i artikel 20, stk. 1, litra d), i [lov om vejtransport], straffes med bøde på et beløb svarende til det, der er fastsat i tabel nr. 4.

Hvis den myndighed, som foretager kontrollen, konstaterer, at det i punkt nr. 1 omhandlede dokument mangler, men det manglende dokument, som er gyldigt på kontroldagen, fremlægges for nævnte myndighed inden otte dage efter kontroldagen, nedsættes størrelsen af den i det pågældende punkt fastsatte bøde med 50%.«

12 Nævnte tabel havde følgende ordlyd på datoen for de faktiske omstændigheder i hovedsagen:

Nr.	Handlinger eller manglende dokumentation, som kan medføre pålæg af en bøde	Retsgrundlag	Bødens størrelse (i HUF)
3	Overtrædelse af bestemmelserne vedrørende anvendelse af diagramark	Artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85.	100 000

### **Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

13 Den 25. marts 2009 blev der i forbindelse med en vejkontrol foretaget af en patrulje fra toldkontoret i Debrecen (Ungarn) ved grænseposten Ártánd iværksat undersøgelse af Márton Urbáns kontrolapparat og af hans diagramskiver. Márton Urbán var fører af en lastbil indregistreret i Ungarn, som kørte i transit fra Ungarn mod Rumænien. Kontrollen viste ingen uregelmæssigheder i forbindelse med anvendelsen af fartskriveren. Imidlertid angav en af de 15 diagramskiver, som blev fremvist af Márton Urbán, ikke kilometerantallet ved ankomsten.

14 Følgelig pålagde toldmyndigheden i første instans ved afgørelse af 25. marts 2009 Márton Urbán en administrativ bøde på 100 000 HUF (på nævnte tidspunkt svarende til ca. 332 EUR) for overtrædelse af bestemmelserne vedrørende anvendelse af diagramark.

- 15 Márton Urbán indgav en administrativ klage over denne afgørelse med henblik på at opnå annullation af den pålagte bøde eller nedsættelse af dennes størrelse, idet han gjorde gældende, at den bøde, som blev pålagt, var overdreven, henset til den kritiserede undladelse, eftersom angivelsen af kilometerantallet fremgik af transportdokumentet.
- 16 Den 12. maj 2009 forkastede sagsøgte i hovedsagen i dennes egenskab af andeninstansmyndighed nævnte klage, idet den konstaterede, at førsteinstansmyndigheden med rette havde anvendt artikel 5, stk. 1, i regeringsdekret nr. 57/2007 og tabel nr. 4, punkt 3, som er nævnt i denne bestemmelse, og hvoraf fremgår den objektive overtrædelse og den tilsvarende bødestørrelse, som toldmyndigheden er forpligtet til at anvende.
- 17 Márton Urbán anlagde søgsmål til prøvelse af denne afgørelse ved Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (retten i amtet Hajdú-Bihar) med henblik på at opnå annullation heraf. Han gentog de i den administrative klage anførte argumenter og gjorde gældende, at den omstændighed, at diagramarket i kontrolapparatet ikke indeholdt en angivelse af det endelige kilometerantal ved afslutningen af den sidste tur, ikke medførte nogen mulighed for misbrug, for så vidt som denne angivelse fremgik af transportdokumentet. Den manglende oplysning på diagramarket kunne således have været nøjagtigt kontrolleret på grundlag af de oplysninger, der fremgik af nævnte dokument.
- 18 På denne baggrund har Hajdú-Bihar Megyei Bíróság, som er i tvivl om, hvorvidt den sanktionsordning, der er fastsat i regeringsdekret nr. 57/2007, er forholdsmæssigt afpasset, henset til det i forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 fastsatte formål, besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er en sanktionsordning, hvorefter der pålægges en fast bøde på 100 000 HUF for enhver overtrædelse af bestemmelserne i artikel 13-16 i forordning [nr. 3821/85], forenelig med proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning [nr. 561/2006]?
  - 2) Er en sanktionsordning, som ikke differentierer bødens størrelse i forhold til den begåede overtrædelses grovhed, forenelig med proportionalitetskravet?
  - 3) Er en sanktionsordning, som ikke gør det muligt at tage hensyn til formildende omstændigheder ved vurderingen af lovovertrædelsen, forenelig med proportionalitetskravet?
  - 4) Er en sanktionsordning, som ikke sondrer efter personlige omstændigheder hos den, der begår overtrædelsen, forenelig med proportionalitetskravet?«

### **Om de præjudicielle spørgsmål**

#### *Om det første og det andet spørgsmål*

- 19 Med det første og det andet spørgsmål, som behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007, som fastsætter pålæg af en bøde på et fast beløb for alle overtrædelser, uanset disses grovhed, af reglerne vedrørende anvendelsen af diagramark i artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85.
- 20 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af 27. betragtning til forordning nr. 561/2006, at der af hensyn til en effektiv håndhævelse af reglerne vedrørende køretid og hviletid bør fastsættes ensartede bestemmelser om transportvirksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, et ansvar, som kan resultere i strafferetlige, civilretlige eller administrative sanktioner i medlemsstaterne.

- 21 I denne forbindelse pålægger nævnte forordnings artikel 19, stk. 1, medlemsstaterne at fastsætte »bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning [...] nr. 3821/85[, som] skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og [ikke] må [...] medføre forskelsbehandling«.
- 22 Imidlertid konstateres, at nævnte forordning ikke indeholder mere præcise bestemmelser med hensyn til fastsættelsen af nævnte nationale sanktioner og navnlig ikke fastsætter noget udtrykkeligt kriterium med hensyn til bedømmelsen af, hvorvidt sådanne sanktioner er forholdsmæssigt afpassede.
- 23 Det følger imidlertid af fast retspraksis, at så længe der ikke er gennemført nogen EU-retlig harmonisering på området for sanktioner ved manglende opfyldelse af betingelserne i en EU-retlig ordning, er medlemsstaterne beføjet til at træffe bestemmelser om de sanktioner, som de finder rimelige. Medlemsstaterne skal dog udøve deres beføjelser på dette område under iagttagelse af EU-retten og dennes almindelige grundsætninger og dermed under iagttagelse af proportionalitetsprincippet (jf. bl.a. dom af 12.7.2001, sag C-262/99, Louloudakis, Sml. I, s. 5547, præmis 67, og af 29.7.2010, sag C-188/09, Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski, Sml. I, s. 7639, præmis 29).
- 24 I det foreliggende tilfælde må de restriktive foranstaltninger, der er tilladt i den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning, således ikke overskride grænserne for, hvad der er passende og nødvendigt for gennemførelsen af de formål, der lovligt tilsigtes med denne lovgivning, hvilket forudsætter, at der, såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal vælges den mindst bebyrdende foranstaltning, og at de byrder, som pålægges, ikke må være uforholdsmæssige i forhold til de tilsigtede formål (jf. i denne retning dom af 9.3.2010, forenede sager C-379/08 og C-380/08, ERG m.fl., Sml. I, s. 2007, præmis 86).
- 25 I forbindelse med forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 er disse formål dels at forbedre arbejdsvilkårene for de førere, som disse forordninger finder anvendelse på, samt at forbedre færdselssikkerheden generelt, dels at fastsætte ensartede regler vedrørende køretid og hviletid for førerne samt at føre kontrol med disse regler.
- 26 Med henblik herpå fastsætter nævnte forordninger en række foranstaltninger, bl.a. ensartede regler vedrørende køretid og hviletid for førerne samt kontrol heraf, hvis overholdelse skal sikres af medlemsstaterne gennem iværksættelse af en sanktionsordning ved enhver overtrædelse af samme forordninger.
- 27 Det er i lyset af disse principper, at det første og det andet spørgsmål, således som de er omformuleret i denne doms præmis 19, skal besvares.
- 28 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at artikel 20, stk. 4, i lov om vejtransport fastsætter, at den, som overtræder bestemmelserne i forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, straffes med bøde på mellem 50 000 HUF og 800 000 HUF. Det præciseres ligeledes, at denne bestemmelse giver de kompetente myndigheder bemyndigelse til at fastsætte bødens størrelse i forhold til overtrædelsens karakter og grovhed.
- 29 Regeringsdekret nr. 57/2007 indfører imidlertid i dets artikel 5, stk. 1, en fast bøde på 100 000 HUF for alle overtrædelser af bestemmelserne vedrørende anvendelse af diagramark i artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85, uden at foretage en sondring mellem karakteren og grovheden af de forskellige overtrædelser.
- 30 Selv om en ordning som den i hovedsagen omhandlede således kan fremstå som værende egnet til at nå de formål, der er fastsat i forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, må det imidlertid konstateres, at den overskrider grænserne for, hvad der er nødvendigt for gennemførelsen af de formål, der lovligt tilsigtes med disse forordninger.

- 31 Det følger ganske vist af artikel 15, stk. 5, i forordning nr. 3821/85, at føreren af et køretøj på diagramarket skal anføre kilometertællersens stand »ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på arket«.
- 32 En undladelse af denne angivelse skal imidlertid i modsætning til det af Ungarn anførte anses for en mindre overtrædelse.
- 33 Som Kommissionen med rette har bemærket, er overtrædelser af forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 nemlig ikke alle af samme grovhed. De overtrædelser, der kan forhindre en effektiv kontrol af førernes arbejdsvilkår og af overholdelsen af færdselssikkerheden, kan ikke indplaceres i samme kategori som de mindre overtrædelser, der, selv om de udgør en tilsidesættelse af bestemmelserne i de pågældende forordninger, imidlertid ikke er til hinder for, at overholdelsen af de i den pågældende EU-lovgivning fastsatte forpligtelser kontrolleres.
- 34 Som Kommissionen ligeledes har anført, er en tilsidesættelse af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85, hvori det fastsættes, at »[f]øreren skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise diagramarket for den pågældende uge, og under alle omstændigheder arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt«, i denne forbindelse en overtrædelse, som er mere alvorlig end en tilsidesættelse af denne forordnings artikel 15, stk. 1, hvorefter førerne ikke må anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark og skal beskytte disse på passende måde.
- 35 På tilsvarende måde konstateres, at en førers undladelse af på diagramarket at anføre kilometertællersens stand ved slutningen af den sidste tur har en minimal, eller endog ingen, indvirkning på færdselssikkerheden, henset til de øvrige forpligtelser, der opregnes i samme artikel 15.
- 36 Denne konstatering bestyrkes af den omstændighed, at Kommissionen på grundlag af artikel 9, stk. 3, i direktiv 2006/22 vedtog direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 om ændring af bilag III til direktiv 2006/22 (EUT L 29, s. 45), som indeholder en fælles ramme for overtrædelser af forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.
- 37 Selv om det er korrekt, at idéen om en graduering af de forskellige overtrædelser af bestemmelserne i forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 først blev præciseret efterfølgende ved direktiv 2006/22 og 2009/5, som ikke finder anvendelse i hovedsagen, må det imidlertid konstateres, at denne idé allerede fremgik implicit af forordning nr. 561/2006. Det anførtes nemlig i 26. betragtning til forordningen, at sanktioner »bør i alle medlemsstater være en mulig foranstaltning«.
- 38 Endvidere angiver dette bilag III, som sonderer mellem grupper af overtrædelser af forordning nr. 561/2006 og grupper af overtrædelser af forordning nr. 3821/85, for hver type forpligtelser disses retsgrundlag, typer af overtrædelser og overtrædelsernes alvorlighedsgrad. Overtrædelserne inddeles i tre niveauer, dvs. »meget alvorlig overtrædelse«, »alvorlig overtrædelse« og »mindre overtrædelse«.
- 39 Hvad angår overtrædelserne af forordning nr. 3821/85 indeholder nævnte bilag for så vidt angår forpligtelserne vedrørende anførte oplysninger, hvis retsgrundlag er artikel 15, stk. 5, i forordning nr. 3821/85, en overtrædelse benævnt »Kilometertællersens stand (slut) er ikke noteret på diagramarket«. Denne overtrædelse anses for en »mindre overtrædelse«.
- 40 Uanset den omstændighed, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktioner i tilfælde af undladelse af at angive kilometertallet ved ankomsten, konstateres i øvrigt, at denne angivelse ikke er uundværlig med henblik på gennemførelsen af kontrollen med overholdelse af reglerne vedrørende køretid og hviletid. Ligeledes udgør en manglende angivelse ikke den samme trussel mod færdselssikkerheden som en tilsidesættelse af andre bestemmelser i overtrædelseskategorien »anførte oplysninger«.
- 41 Følgelig er pålæg af en fast bøde for enhver tilsidesættelse af bestemmelserne vedrørende anvendelse af diagramark, uden differentiering af nævnte bødes størrelse i forhold til den begåede overtrædelses grovhed, uforholdsmæssig, henset til de i EU-retten tilsigtede formål.

- 42 Desuden skal nævnes, at den ungarske lovgiver den 29. juli 2009 vedtog regeringsdekret nr. 156/2009, som ikke finder anvendelse i hovedsagen, idet regeringsdekret nr. 57/2009 samtidig blev ophævet med virkning fra den 1. august 2009.
- 43 Den nye sanktionsordning, som blev indført med dette regeringsdekret, fastsætter herefter en differentiering af bødestørrelsen i forhold til grovheden af overtrædelserne af artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85. For så vidt angår de overtrædelser, som svarer til den overtrædelse, der undersøges i hovedsagen, fastsætter nævnte regeringsdekret størrelsen af den bøde, der skal pålægges, til 30 000 HUF, og betegner disse overtrædelser som »mindre overtrædelser«.
- 44 Henset til de ovenstående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares med, at proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007, som fastsætter pålæg af en bøde på et fast beløb for alle overtrædelser, uanset disses grovhed, af reglerne vedrørende anvendelsen af diagramark i artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85.

*Om det tredje og det fjerde spørgsmål*

- 45 Med det tredje og det fjerde spørgsmål, som behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det er til hinder dels for en sanktionsordning som den i hovedsagen omhandlede, som indfører et objektivi ansvar for dem, der begår overtrædelserne, dels for størrelsen af den sanktion, der fastsættes ved denne ordning.
- 46 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af sagen, at de nationale myndigheder, som har ansvaret for gennemførelsen af artikel 5, stk. 1, i regeringsdekret nr. 57/2007, ikke har nogen mulighed for at fravige det fastsatte faste bødebælb under hensyntagen til konkrete omstændigheder i den foreliggende sag og således tilpasse dette beløb efter disse omstændigheder.
- 47 Hvad for det første angår foreneligheden med proportionalitetsprincippet af indførelsen af et objektivi ansvar konstateres, at Domstolen allerede har fastslået, at en sådan ordning som sanktion i tilfælde af overtrædelse af en forordning, bl.a. på det sociale område inden for vejtransport, ikke i sig selv er uforenelig med fællesskabsretten (jf. i denne retning dom af 10.7.1990, sag C-326/88, Hansen, Sml. I, s. 2911, præmis 14-19, og af 2.10.1991, sag C-7/90, Vandevenne m.fl., Sml. I, s. 4371, præmis 16-17; jf. analogt for så vidt angår andre områder dom af 27.2.1997, sag C-177/95, Ebony Maritime og Loten Navigation, Sml. I, s. 1111, præmis 36).
- 48 Ifølge Domstolen står indførelsen af en objektivi ansvarsordning ikke i misforhold til de formål, der søges opnået, når ordningen kan tilskynde de omhandlede personer til at overholde bestemmelserne i en forordning, og når de forfulgte formål har en almen interesse, som kan begrunde indførelsen af en sådan ordning (jf. i denne retning Hansen-dommen, præmis 19).
- 49 I lyset af denne retspraksis bemærkes dernæst, at forordning nr. 3821/85 bl.a. pålægger førerne ansvaret for at overholde forpligtelserne vedrørende kontrolapparatet. Bestemmelserne i denne forordning vedrørende anvendelsen af diagramarkene definerer nøjagtigt den måde, hvorpå førerne skal registrere de nødvendige oplysninger, såsom kilometertællerens stand. I henhold til artikel 15, stk. 5, litra d), andet led, skal kilometertallet ved ankomsten således anføres på diagramarket.
- 50 I henhold til den ungarske lovgivning er denne forpligtelse overtrådt, når kilometertællerens stand ved slutningen af den sidste tur ikke fremgår af diagramarket. For ikke at begå en overtrædelse skal føreren således opfylde forpligtelserne som fastsat i forordning nr. 3821/85.



- 51 Eftersom nævnte objektive ansvarsordning kan tilskynde førerne til at overholde bestemmelserne i forordning nr. 3821/85, på den ene side, og eftersom færdselssikkerheden og en forbedring af førernes sociale vilkår har en almen interesse, på den anden side, kan den ungarske lovgivnings indførelse af en objektiv ansvarsordning være begrundet.
- 52 En fastsættelse af en objektiv ansvarsordning som den i hovedsagen omhandlede, der sanktionerer en tilsidesættelse af nævnte forordning, er følgelig ikke i sig selv uforenelig med EU-retten.
- 53 Hvad dernæst angår størrelsen af den bøde, der er fastsat i den i hovedsagen omhandlede ansvarsordning, henvises til den i denne doms præmis 23 og 24 nævnte retspraksis, hvorefter medlemsstaterne er beføjet til at træffe bestemmelser om de sanktioner, som de finder rimelige. Medlemsstaterne skal dog udøve deres beføjelser på dette område under iagttagelse af EU-retten og dennes almindelige grundsætninger og dermed under iagttagelse af proportionalitetsprincippet. De restriktive foranstaltninger må således bl.a. ikke overskride grænserne for, hvad der er nødvendigt for gennemførelsen af de formål, der lovligt tilsigtes med den pågældende lovgivning, og må endvidere ikke være uforholdsmæssige i forhold til disse formål.
- 54 Det må imidlertid i denne forbindelse påpeges, at proportionalitetsprincippet gælder for medlemsstaterne ikke blot for så vidt angår fastlæggelsen af de forhold, som udgør en overtrædelse, og fastlæggelsen af bestemmelserne vedrørende bødernes størrelse, men ligeledes for så vidt angår vurderingen af de forhold, der kan tages hensyn til ved fastsættelsen af bøden.
- 55 Når dette er fastslået, må det konstateres, at forpligtelsen for de nationale myndigheder, der har ansvaret for at fastsætte sanktioner for overtrædelser af forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, til at pålægge en bøde på et fast beløb på 100 000 HUF uden at kunne tage hensyn til de konkrete omstændigheder i det foreliggende tilfælde og, i givet fald, nedsætte størrelsen af denne bøde, ikke opfylder de betingelser, der kræves i den i denne doms præmis 23 og 24 nævnte retspraksis.
- 56 Følgelig er den ungarske sanktionsordning uforholdsmæssig, navnlig i et tilfælde som det, der gav anledning til hovedsagen, hvor blot en enkelt skive ud af de 15 kontrollerede skiver var behæftet med en registreringsfejl, nemlig at kilometerantallet ved ankomsten ikke var anført herpå. Desuden fremgår det af de for Domstolen fremlagte sagsakter, at den i hovedsagen omhandlede registreringsfejl ikke kunne udgøre et misbrug, eftersom den manglende angivelse på diagramarket til gengæld fremgik af transportdokumentet.
- 57 Hvad for det første angår betingelsen om, at den restriktive foranstaltning ikke må gå videre end nødvendigt for at opfylde de formål, der lovligt tilsigtes med den i hovedsagen omhandlede lovgivning, konstateres nemlig, at det vil være muligt for de kompetente nationale myndigheder ligeledes at nå de tilsigtede formål ved mindre restriktive foranstaltninger, eftersom den begåede overtrædelse i realiteten ikke berørte de formål om færdselssikkerhed og om førernes arbejdsvilkår, der er fastsat i forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006.
- 58 Hvad dernæst angår betingelsen om, at den restriktive foranstaltning ikke må være uforholdsmæssig i forhold til nævnte formål, konstateres, at nævnte bødes størrelse, således som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, næsten svarer til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager i Ungarn. Følgelig er sanktionens størrelse i hovedsagen uforholdsmæssig i forhold til den begåede overtrædelse.
- 59 Under hensyntagen til det ovenstående skal det tredje og det fjerde spørgsmål besvares med, at proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det ikke er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007, som indfører et objektivt ansvar. Derimod skal proportionalitetskravet fortolkes således, at det er til hinder for størrelsen af den sanktion, der er fastsat ved denne ordning.

## Sagens omkostninger

- <sup>60</sup> Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

- 1) **Proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 skal fortolkes således, at det er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007 om fastsættelse af størrelsen på de bøder, der kan pålægges ved overtrædelse af visse bestemmelser vedrørende vejtransport af varer og personer (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet), af 31. marts 2007, som fastsætter pålæg af en bøde på et fast beløb for alle overtrædelser, uanset disses grovhed, af reglerne vedrørende anvendelsen af diagramark i artikel 13-16 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som ændret ved forordning nr. 561/2006.**
- 2) **Proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det ikke er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007 om fastsættelse af størrelsen på de bøder, der kan pålægges ved overtrædelse af visse bestemmelser vedrørende vejtransport af varer og personer, som indfører et objektivi ansvar. Derimod skal proportionalitetskravet fortolkes således, at det er til hinder for størrelsen af den sanktion, der er fastsat ved denne ordning.**

Underskrifter