



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2012. gada 9. februārī*

Autotransports — Tahogrāfa lietošanas noteikumu pārkāpumi — Dalībvalstu pienākums noteikt samērīgus sodus — Fiksēts naudas sods — Soda samērīgums

Lieta C-210/10

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság* (Ungārija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2009. gada 19. oktobrī un kas Tiesā reģistrēts 2010. gada 3. maijā, tiesvedībā

Márton Urbán

pret

Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši M. Safjans [*M. Safjan*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Levits un M. Bergere [*M. Berger*] (referente),

ģenerāladvokāts J. Mazaks [*J. Mazák*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— Ungārijas valdības vārdā – *Z. Fehér, K. Szíjjártó* un *G. Koós*, pārstāvji,

— Dānijas valdības vārdā – *V. Pasternak Jørgensen*, pārstāve,

— Austrijas valdības vārdā – *E. Riedl*, pārstāvis,

— Eiropas Komisijas vārdā – *N. Yerrell* un *K. Talabér-Ritz*, pārstāves,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklauššanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – ungāru.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 1. lpp.), 19. panta 1. un 4. punkta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā M. Urbāna [*M. Urbán*] prasībā pret *Vám- és Pényügyország Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága* (Ziemeļalfeldas reģiona Galveno muitas un finanšu uzraudzības pārvaldi) par naudas soda piemērošanu saistībā ar reģistrācijas kontrolierīces datu reģistrācijas diagrammas izmantošanas noteikumu pārkāpumu pamatlietā esošā prasītāja vadītājā kravas automašīnā.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Padomes 1985. gada 20. decembra Regulas (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 370, 8. lpp.; OV Īpašais izdevums latviešu valodā: 7. nod., 1. sēj., 227. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu Nr. 561/2006 (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 3821/85”), 13.–16. pantā ir paredzēti darba devēju un transportlīdzekļu vadītāju pienākumi attiecībā uz reģistrācijas kontrolierīču un datu reģistrācijas diagrammu izmantošanu.
- 4 Saskaņā ar Regulas Nr. 3821/85 15. panta 5. punktu:

“Apkalpes locekļi [transportlīdzekļa vadītājs] savās datu reģistrācijas diagrammās ieraksta šādu informāciju:

- a) sākot jaunu diagrammu – uzvārdu un vārdu;
 - b) diagrammas izmantošanas sākuma datumu un vietu, izmantošanas beigu datumu un vietu;
 - c) izmantojamā transportlīdzekļa reģistrācijas numuru – [līdz] pirmajam uz diagrammas reģistrētajam braucienam izmantojamā transportlīdzekļa numuru, kā arī diagrammas izmantošanas laikā nomainītā transportlīdzekļa numuru;
 - d) ometra rādījumus:
 - pirmā diagrammā reģistrētā brauciena sākumā,
 - pēdējā diagrammā reģistrētā brauciena beigās,
 - nomainot transportlīdzekli darba dienas laikā (nolasījums no transportlīdzekļa, uz kuru norikots darbā, un no transportlīdzekļa, uz kuru pāriet;
 - e) transportlīdzekļu nomaiņas laiku.”
- 5 Regulas Nr. 3821/85 15. panta 7. punkta c) apakšpunktā ir noteikts:

“Pilnvarots inspektors var pārbaudīt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, analizējot reģistrācijas diagrammas, displejā redzamos vai izdrukātos datus, ko ir reģistrējusi reģistrācijas iekārta [kontrolierīce] vai vadītāja karte, vai analizējot jebkurus citus papilddokumentus, kas pamato noteikumu neievērošanu, piemēram, tos, kas noteikti 16. panta 2. un 3. punktā.”

6 Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem, un nodrošina, ka tie tiek īstenoti. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. [..]

[..]

4. Dalībvalstis nodrošina, ka samērīgu sodu sistēma, kas var ietvert naudassodus, par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir spēkā attiecībā uz uzņēmumiem vai iesaistītajiem nosūtītājiem, ekspektoriem, ceļojumu rīkotājiem, galvenajiem uzņēmējiem, apakšuzņēmējiem un transportlīdzekļu vadītāju aģentūrām.”

7 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīvas 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 35. lpp.) 9. panta 1. un 3. punktā ir paredzēts:

“1. Dalībvalstis ievieš riska novērtējuma sistēmu uzņēmumiem, kura pamatojas uz uzņēmumu izdarīto Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 pārkāpumu nosacītu skaitu un smaguma pakāpi. [..]

[..]

3. Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 pārkāpumu sākotnējais saraksts ir noteikts III pielikumā.

Nolūkā sniegt pamatnostādnes attiecībā uz Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 pārkāpumu izvērtējumu Komisija attiecīgos gadījumos var saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto procedūru pielāgot III pielikumu, lai paredzētu pamatnostādnes attiecībā uz pārkāpumu vispārējo kopumu, sadalot pārkāpumus kategorijās pēc to smaguma.

[..]”

Valsts tiesības

8 1988. gada Likuma Nr. I par ceļu satiksmi (*a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény*, turpmāk tekstā – “Satiksmes likums”) 20. panta 1. un 4. punktā pārkāpuma izdarīšanas brīdī spēkā esošajā redakcijā (*Magyar Közlöny* 2006/1) ir noteikts:

“1. Naudas sodu piemēro personām, kuras pārkāpj šādus šā likuma vai citu tiesību aktu noteikumus:

[..]

c) noteikumus par vadišanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laiku, kas paredzēti [Regulā Nr. 561/2006], šajā likumā, kā arī ar 2001. gada Likumu Nr. IX ratificētajā Eiropas valstu līgumā attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*);

d) noteikumus par reģistrācijas kontrolierīču un tahogrāfa apļveida diagrammu lietošanu, kas paredzēti [Regulā Nr. 3821/85] un šajā likumā;

[..]

4. Personām, kuras pārkāpj 1. punkta noteikumus, piemēro naudas sodu apmērā no HUF 50 000 līdz HUF 800 000. Par konkrētu tiesību normu pārkāpumiem piemērojamo naudas sodu apmēru nosaka speciālā tiesību aktā. Ja par atbildīgām 1. punkta noteikumu pārkāpumā ir uzskatāmas vairākas personas, paredzētā naudas soda summa jāsadala atbilstoši attiecīgo personu atbildībai.

[..]”

9 Satiksmes likuma 20. panta 4. punktā minētais un pamatlietas faktiskajiem apstākļiem piemērojamais speciālais tiesību akts bija Valdības 2007. gada 31. marta dekrēts Nr. 57/2007 par apmēru, kādā piemērojami naudas sodi par konkrētu tiesību normu pārkāpumiem preču un pasažieru autopārvadājumu jomā (*a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. rendelet, Magyar Közlöny 2007/39*; turpmāk tekstā – “Valdības dekrēts Nr. 57/2007”).

10 Valdības dekrēta Nr. 57/2007 1. panta 1. punktā ir noteikts:

“Likuma 20. panta 1. punkta noteikumu pārkāpējiem administratīvā procedūrā piemēro 2.–10. pantā paredzētos naudas sodus.”

11 Valdības dekrēta Nr. 57/2007 5. panta 1. punktā ir noteikts:

“[Satiksmes] likuma 20. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto tiesību normu pārkāpējam jāmaksā naudas sods 4. tabulā noteiktajam atbilstošā apmērā.

Ja kontroli veicošā iestāde konstatē, ka trūkst 1. punktā minētā dokumenta, bet trūkstošais dokuments, kas ir bijis derīgs kontroles veikšanas dienā, minētajai iestādei tiek iesniegts astoņu dienu laikā pēc kontroles veikšanas dienas, attiecīgajā punktā paredzētā naudas soda summa jāsamazina par 50 %.”

12 Pamatlietas faktu iestāšanās laikā minētā tabula bija šāda:

Nr.	Darbības vai dokumentu trūkumi, par ko piemērojams naudas sods	Tiesiskais pamats	Naudas soda apmērs (HUF)
3	Datu reģistrācijas diagrammu lietošanas tiesiskā regulējuma pārkāpums	Regulas Nr. 3821/85 13.–16. pants	100 000

Tiesvedība pamatlietā un prejudiciālie jautājumi

13 2009. gada 25. martā, Ārtāndas [Ártánd] robežas šķērsošanas vietā veicot pārbaudi uz ceļiem, Debrecenas (Ungārija) muitas iestādes patruļa pārbaudīja kravas automašīnu ar Ungārijas valsts reģistrācijas numuru ceļā no Ungārijas uz Rumāniju vadošā M. Urbāna reģistrācijas kontrolierīci un reģistrācijas apļveida diagrammas. Kontroles gaitā saistībā ar tahogrāfa lietošanu netika konstatēti neviens trūkums. Tomēr vienā no M. Urbāna uzrādītajām piecpadsmit reģistrācijas apļveida diagrammām nebija uzrādīts nobraukums atbraucot.

14 Tādēļ pirmās instances muitas iestāde ar 2009. gada 25. marta lēmumu par datu reģistrācijas diagrammu lietošanas noteikumu pārkāpumu M. Urbānam piemēroja administratīvu naudas sodu HUF 100 000 apmērā (kas tolaik atbilda aptuveni EUR 332).

- 15 M. Urbāns šo lēmumu pārsūdzēja administratīvi, lai panāktu, ka piemērotais naudas sods tiktu atcelts vai tā apmērs samazināts, pamatojoties uz to, ka šā naudas soda piemērošana izrādoties esam pārmērīga salīdzinājumā ar viņam pārņemto pienākuma neizpildi, jo odometra rādījums esot bijis atrodams pavadzīmē.
- 16 Atbildētāja pamatlietā kā otrā instance, konstatējusi, ka pirmajā instancē esot pareizi piemēroti Valdības dekrēta Nr. 57/2007 5. panta 1. punkts un tajā minētās 4. tabulas 3. punkts, kur ir norādīts objektīvs pārkāpums un tam atbilstošs naudas soda apmērs, kas muitas iestādei ir saistošs, 2009. gada 12. maijā minēto sūdzību noraidīja.
- 17 M. Urbāns par šo lēmumu cēla prasību *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság* (Hajdū–Biharas meģes tiesā), lūdzot to atcelt. Atkārtojot savā administratīvajā sūdzībā izklāstītos argumentus, viņš apgalvoja, ka pēdējā brauciena beigās esošā odometra rādījuma neietveršana reģistrācijas kontrolierīces datu reģistrācijas diagrammā nekādi neliecinot par iespējami ļaunprātīgu rīcību, jo šī informācija esot bijusi norādīta pavadzīmē. Tātad datu reģistrācijas diagrammā nenorādīto informāciju esot bijis iespējams precīzi pārbaudīt, pamatojoties uz minētajā pavadzīmē norādītajām ziņām.
- 18 Šādos apstākļos *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság*, šaubīdamās par Valdības dekrētā Nr. 57/2007 paredzētās sodu sistēmas samērīgumu salīdzinājumā ar Regulas Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 izvirzīto mērķi, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [Regulas Nr. 561/2006] 19. panta 1. un 4. punktā noteiktajai samērīguma prasībai atbilst sodu sistēma, kurā paredzēts, ka par ikvienu [Regulas Nr. 3821/85] 13.–16. panta noteikumu [..] pārkāpumu obligāti jāpiemēro naudas sods fiksētā HUF 100 000 apmērā?
- 2) Vai samērīguma prasībai atbilst sodu sistēma, kurā naudas soda apmērs netiek pielāgots atbilstoši izdarītā pārkāpuma smagumam?
- 3) Vai samērīguma prasībai atbilst sodu sistēma, kurā nav ļauts ņemt vērā nevienu pārkāpēja vainu mikstinošu apstākli?
- 4) Vai samērīguma prasībai atbilst sodu sistēma, kurā nav paredzēta atšķirīga attieksme atkarībā no pārkāpuma izdarītāja personiskajiem apstākļiem?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo un otro jautājumu

- 19 Ar savu pirmo un otro jautājumu, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā noteiktā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā tāda sodu sistēma kā ar Valdības dekrētu Nr. 57/2007 ieviestā, kurā ir paredzēts piemērot fiksēta apmēra naudas sodu par visiem Regulas Nr. 3821/85 13.–16. pantā izklāstīto datu reģistrācijas diagrammu izmantošanas noteikumu pārkāpumiem, lai cik smagi tie arī nebūtu.
- 20 Ievadam jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 27. apsvērumā teikto, lai skaidri un efektīvi piemērotu noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku, vēlams nodrošināt vienvērtīgus noteikumus par transporta uzņēmumu un transportlīdzekļu vadītāju atbildību par minētās regulas pārkāpumiem, par kuru dalībvalstīs var tikt paredzēti kriminālsodi, civiltiesiski vai administratīvi sodi.

- 21 Šajā ziņā minētās regulas 19. panta 1. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums paredzēt “noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas [...] Nr. 3821/85 pārkāpumiem [un kuriem] ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem”.
- 22 Tomēr jākonstatē, ka minētajā regulā nav sīkāk reglamentēts, kā minētie valsts sodi būtu nosakāmi, un nav arī norādīts neviens skaidri noteikts kritērijs šādu sodu samērīguma novērtēšanai.
- 23 Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, ja nav veikta Savienības tiesību saskaņošana attiecībā uz piemērojamajām sankcijām par tādu nosacījumu neievērošanu, kas paredzēti ar šīm tiesībām izveidotajā sistēmā, dalībvalstu kompetencē ir izvēlēties sankcijas, ko tās uzskata par piemērotām. Tomēr tām sava kompetence ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības un to vispārējos principus, tātad arī samērīguma principu (it īpaši skat. 2001. gada 12. jūlija spriedumu lietā *C-262/99 Louloudakis, Recueil*, I-5547. lpp., 67. punkts, un 2010. gada 29. jūlija spriedumu lietā *C-188/09 Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski*, Krājums, I-7639. lpp., 29. punkts).
- 24 Tādējādi šajā gadījumā pamatlietā aplūkotajos valsts tiesību aktos atļautie represīvie pasākumi nedrīkst pārsniegt šajos tiesību aktos leģitīmi paredzēto mērķu sasniegšanai atbilstošo un vajadzīgo, ar nosacījumu, ka gadījumā, ja iespējams izvēlēties starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizvēlas mazāk ierobežojošais un radītās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas salīdzinājumā ar sasniedzamajiem mērķiem (šajā ziņā skat. 2010. gada 9. marta spriedumu apvienotajās lietās *C-379/08 un C-380/08 ERG u.c.*, Krājums, I-2007. lpp., 86. punkts).
- 25 Saistībā ar Regulām Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 šie mērķi ir, pirmkārt, uzlabot šo regulu piemērošanas subjektu lokā esošo transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, kā arī ceļu satiksmes drošību vispār un, otrkārt, paredzēt vienveidīgus noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas un vadītāju atpūtas laiku, kā arī to kontroli.
- 26 Tālab minētajās regulās ir paredzēts pasākumu kopums, tostarp vienveidīgi noteikumi par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikiem, kā arī to kontroli, kuru ievērošana dalībvalstīm ir jānodrošina, piemērojot sistēmu sodīšanai par ikvienu šo regulu pārkāpumu.
- 27 Atbildot uz šā sprieduma 19. punktā pārformulētajā redakcijā izteiktajiem pirmo un otro jautājumu, ir jāņem vērā šie principi.
- 28 Šajā gadījumā jānorāda, ka Satiksmes likuma 20. panta 4. punktā ir paredzēts, ka personām, kuras pārkāpj Regulu Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 noteikumus, piemēro naudas sodu apmērā no HUF 50 000 līdz HUF 800 000. Vienlīdz jāpiebilst, ka šajā tiesību normā kompetentās iestādes ir apveltītas ar tiesībām naudas soda apmēru noteikt, ņemot vērā pārkāpuma veidu un smagumu.
- 29 Tomēr Valdības dekrēta Nr. 57/2007 5. panta 1. punktā ir paredzēts naudas sods fiksētā HUF 100 000 apmērā par visiem Regulas Nr. 3821/85 13.–16. pantā paredzēto datu reģistrācijas diagrammu lietošanas noteikumu pārkāpumiem, neparedzot, ka tie būtu šķirojami atkarībā no attiecīgo dažādo pārkāpumu veida un smaguma.
- 30 Tādējādi, pat ja tāda sistēma kā pamatlietā aplūkotā var arī izrādīties esam atbilstoša, lai sasniegtu Regulās Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 izvirzītos mērķus, tomēr jākonstatē, ka tā pārsniedz šajās regulās leģitīmi paredzēto mērķu sasniegšanai vajadzīgo.
- 31 No Regulas Nr. 3821/85 15. panta 5. punkta patiešām izriet, ka transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums reģistrācijas diagrammā ierakstīt odometra rādījumu “pēdējā diagrammā reģistrētā brauciena beigās”.
- 32 Tomēr šīs informācijas nenorādīšana, pretēji tam, ko apgalvo Ungārija, ir jāuzskata par nelielu pārkāpumu.

- 33 Proti, kā pareizi norāda arī Komisija, ne visi Regulu Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 pārkāpumi ir vienlīdz smagi. Pārkāpumi, kas var liegt iedarbīgi kontrolēt transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu un ceļu satiksmes drošības ievērošanu, nav ietilpināmi tajā pašā kategorijā, kurai piederīgi nelieli pārkāpumi, kuri, lai arī tie patiešām būtu attiecīgo regulu noteikumu pārkāpumi, tomēr neliedz kontrolēt attiecīgajos Savienības tiesību aktos paredzēto pienākumu ievērošanu.
- 34 Šajā ziņā, kā vienlīdz apgalvo Komisija, Regulas Nr. 3821/85 15. panta 7. punkta, kurā ir paredzēts, ka “pēc pilnvarota kontroles darbinieka pieprasījuma autovadītājam jāuzrāda kārtējās darba nedēļas datu reģistrācijas diagrammas un noteikti arī iepriekšējās nedēļas pēdējās darba dienas reģistrācijas diagrammas”, pārkāpums ir nopietnāks par šīs regulas 15. panta 1. punkta, kurā noteikts, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir pienākums nelietot netīras vai bojātas datu reģistrācijas diagrammas un tās pienācīgi aizsargāt, pārkāpumu.
- 35 Tāpat jākonstatē, ka apstāklim, ka transportlīdzekļa vadītājs datu reģistrācijas diagrammā nav ierakstījis odometra rādījumu pēdējā brauciena beigās, ir minimāla – ja vispār kāda – ietekme uz ceļu satiksmes drošību, ņemot vērā pārējos šajā pantā uzskaitītos pienākumus.
- 36 Šo konstatējumu apstiprina fakts, ka Komisija, pamatojoties uz Direktīvas 2006/22 9. panta 3. punktu, ir pieņēmusi 2009. gada 30. janvāra Direktīvu 2009/5/EK par grozījumu izdarīšanu Direktīvas 2006/22 III pielikumā (OV L 29, 45. lpp.), kurā ietvertas pamatnostādnes attiecībā uz Regulu Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 pārkāpumu vispārējo kopumu, sadalot pārkāpumus kategorijās atbilstoši to smagumam.
- 37 Lai arī doma par Regulu Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 noteikumu dažādu pārkāpumu gradāciju patiešām tikusi precizēta tikai vēlāk, proti, Direktīvā 2006/22 un Direktīvā 2009/5, kuras nav piemērojamas šajā lietā, tomēr jākonstatē, ka šī doma netieši izrietēja jau no Regulas Nr. 561/2006. Proti, jautājumā par sodiem tās preambulas 26. apsvērumā bija minēts “kopējs pasākumu klāsts, kas paredzēti dalībvalstīm”.
- 38 Turklāt šajā III pielikumā, kurā Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumu grupas ir nošķirtas no Regulas Nr. 3821/85 pārkāpumu grupām, attiecībā uz katra veida pienākumiem ir norāde par to juridisko pamatu, pārkāpumu veidu un smaguma pakāpi. Atbilstoši tai pārkāpumi tiek iedalīti trīs līmeņos, proti, kā “ļoti nopietns pārkāpums”, “nopietns pārkāpums” un “neliels pārkāpums”.
- 39 Jautājumā par Regulas Nr. 3821/85 pārkāpumiem saistībā ar informācijas ierakstīšanas pienākumiem, kuru juridiskais pamats ir Regulas Nr. 3821/85 15. panta 5. punkts, minētajā pielikumā ir paredzēts pārkāpums ar nosaukumu “Datu reģistrācijas diagrammā nav odometra nolasījuma (beigu)”. Šis pārkāpums tiek uzskatīts par “nelielu pārkāpumu”.
- 40 Turklāt, lai arī dalībvalstīm ir jāparedz sodi gadījumā, ja nav norādīts nobraukums atbraucot, jākonstatē, ka šī norāde nav neizbēgami vajadzīga, lai sekmīgi kontrolētu noteikumu par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika ievērošanu. Tāpat arī neviens minētās norādes trūkums nav tāds pats apdraudējums ceļu satiksmes drošībai kā pārējo ar “informācijas ierakstīšanu” saistīto pārkāpumu kategorijā ietilpstošo tiesību normu pārkāpums.
- 41 Tādēļ, ņemot vērā Savienības tiesiskā regulējuma mērķus, fiksēta apmēra naudas soda piemērošana par visiem datu reģistrācijas diagrammu izmantošanas noteikumu pārkāpumiem, minētā naudas soda apmēru nepielāgojot atbilstoši pārkāpuma smagumam, izrādās esam nesamērīga.
- 42 Turklāt jānorāda, ka Ungārijas likumdevējs 2009. gada 29. jūlijā ir pieņēmis tiesvedībai pamatlietā nepiemērojamo Valdības dekrētu Nr. 156/2009, ar kuru Valdības dekrēts Nr. 57/2007 no 2009. gada 1. augusta ir atcelts.

- 43 Ar minēto Valdības dekrētu ieviestajā jaunajā sodu sistēmā turpmāk ir paredzēts naudas soda apmēru pielāgot atbilstoši Regulas Nr. 3821/85 13.–16. panta pārkāpumu smagumam. Par pārkāpumiem, kas ir analogiski pamatlietā aplūkotajam, minētajā Valdības dekrētā ir paredzēts piemērot naudas sodu HUF 30 000 apmērā un šie pārkāpumi ir kvalificēti kā “nelieli pārkāpumi”.
- 44 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, uz pirmo un otro jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā noteiktā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā tāda sodu sistēma kā ar Valdības dekrētu Nr. 57/2007 ieviestā, kurā ir paredzēts piemērot fiksēta apmēra naudas sodu par visiem Regulas Nr. 3821/85 13.–16. pantā izklāstīto datu reģistrācijas diagrammu izmantošanas noteikumu pārkāpumiem, lai cik smagi tie arī nebūtu.

Par trešo un ceturto jautājumu

- 45 Ar savu trešo un ceturto jautājumu, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā noteiktā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā, pirmkārt, tāda sodu sistēma kā pamatlietā aplūkotā, kurā ir paredzēta pārkāpumu izdarītāju objektīvā atbildība, un, otrkārt, ar šo sistēmu paredzētā soda bargums.
- 46 Uzreiz jāatgādina, ka atbilstoši lietas materiālos norādītajam par Valdības dekrēta Nr. 57/2007 5. panta 1. punkta izpildi atbildīgajām valsts iestādēm nav nekādu iespēju nepiemērot naudas sodu paredzētajā fiksētajā apmērā, ņemot vērā attiecīgā gadījuma konkrētos apstākļus, un tādējādi pielāgot šo apmēru šiem apstākļiem.
- 47 Jautājumā, pirmkārt, par to, vai ar samērīguma principu ir saderīga objektīvās atbildības ieviešana, jākonstatē, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka šāda sistēma sodīšanai par kādas, konkrēti, sociālo jomu attiecībā uz autotransportu reglamentējošas, regulas pārkāpumiem nav pati par sevi nesaderīga ar Kopienu tiesībām (šajā ziņā skat. 1990. gada 10. jūlija spriedumu lietā *C-326/88 Hansen, Recueil*, I-2911. lpp., 14.–19. punkts, kā arī 1991. gada 2. oktobra spriedumu lietā *C-7/90 Vandevenne u.c., Recueil*, I-4371. lpp., 16. un 17. punkts; pēc analogijas attiecībā uz citām jomām skat. 1997. gada 27. februāra spriedumu lietā *C-177/95 Ebony Maritime un Loten Navigation, Recueil*, I-1111. lpp., 36. punkts).
- 48 Proti, pēc Tiesas domām, objektīvās atbildības sistēmas ieviešana nav nesamērīga ar sasniedzamajiem mērķiem, ja šī sistēma ir tāda, kas mudina attiecīgās personas ievērot regulas noteikumus, un ja sasniedzamie mērķi atbilst vispārējām interesēm, kas var pamatot šādas sistēmas ieviešanu (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Hansen*, 19. punkts).
- 49 Ievērojot šo judikatūru, turklāt jāatgādina, ka atbildība par pienākumu saistībā ar reģistrācijas kontrolierīcēm izpildi Regulā Nr. 3821/85 tiek noteikta tostarp arī autovadītājiem. Šīs regulas noteikumos par datu reģistrācijas diagrammu izmantošanu ir precīzi noteikts, kā transportlīdzekļu vadītājiem jāieraksta vajadzīgās ziņas, piemēram, odometra rādījums. Tādējādi saskaņā ar minētās regulas 15. panta 5. punkta d) apakšpunkta otro ievilkumu datu reģistrācijas diagrammā obligāti ir jānorāda nobraukums atbraucot.
- 50 Saskaņā ar Ungārijas tiesību aktiem šis pienākums nav izpildīts, ja datu reģistrācijas diagrammā nav pēdējā brauciena beigām atbilstošā odometra rādījuma. Tādējādi, lai netiktu izdarīts pārkāpums, transportlīdzekļa vadītājam jāizpilda Regulā Nr. 3821/85 noteiktie pienākumi.
- 51 Ievērojot, ka, pirmkārt, minētā objektīvās atbildības sistēma ir tāda, kas mudina autovadītājus ievērot Regulas Nr. 3821/85 noteikumus, un ka, otrkārt, ceļu satiksmes drošība un autovadītāju darba apstākļu uzlabošana atbilst vispārējām interesēm, objektīvās atbildības sistēmas ieviešana Ungārijas tiesību aktos var būt pamatota.

- 52 Tādēļ tādas objektīvās atbildības sistēmas kā pamatlietā aplūkotā, kurā tiek paredzēts sods par minētās regulas noteikumu pārkāpumu, ieviešana pati par sevi nav nesaderīga ar Savienības tiesībām.
- 53 Otrkārt, jautājumā par pamatlietā ar aplūkoto sodu sistēmu paredzētā naudas soda bargumu jāatgādina šā sprieduma 23. un 24. punktā citētā judikatūra, ka dalībvalstu kompetencē ir izvēlēties sankcijas, ko tās uzskata par piemērotām. Tomēr dalībvalstīm šī kompetence ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības un to vispārējos principus, tātad arī samērīguma principu. Represīvie pasākumi tātad nedrīkst tostarp pārsniegt attiecīgajos tiesību aktos legītīmi paredzēto mērķu sasniegšanai vajadzīgo, nedz arī būt nesamērīgi salīdzinājumā ar šiem mērķiem.
- 54 Šajā ziņā jānorāda, ka samērīguma princips dalībvalstīm ir jāievēro, ne tikai nosakot pārkāpuma sastāvu un paredzot noteikumus par naudas sodu bargumu, bet arī izvērtējot aspektus, kas var būt ņemami vērā, lai noteiktu naudas sodu.
- 55 Tam esot paskaidrotam, jākonstatē, ka par sodīšanu saistībā ar Regulu Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 pārkāpumiem atbildīgajām valsts iestādēm noteiktais pienākums piemērot naudas sodu fiksētā HUF 100 000 apmērā bez iespējas ņemt vērā konkrētos attiecīgās lietas apstākļus un vajadzības gadījumā samazināt šā naudas soda apmēru neatbilst šā sprieduma 23. un 24. punktā citētajā judikatūrā prasītajiem nosacījumiem.
- 56 Tādēļ Ungārijas sodu sistēma izrādās esam nesamērīga, konkrēti, tādā gadījumā kā pamatlietā aplūkotais, kad tikai viena no piecpadsmit pārbaudītajām reģistrācijas aplveida diagrammām nebija pareizi aizpildīta, proti, tajā nebija uzrādīts nobraukums atbraucot. Turklāt no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka pamatlietā aplūkotā neregistrēšana nevarēja būt ļaunprātīga rīcība, jo datu reģistrācijas diagrammā iztrūkstošā informācija savukārt bija norādīta pavadzīmē.
- 57 Proti, jautājumā, pirmkārt, par nosacījumu, ka represīvais pasākums nedrīkst pārsniegt pamatlietā aplūkotajos tiesību aktos legītīmi paredzēto mērķu sasniegšanai vajadzīgo, jākonstatē, ka kompetentajām valsts iestādēm sasniegt vēlamos mērķus būtu bijis vienlīdz iespējams ar ne tik ierobežojošiem pasākumiem, ievērojot, ka ar izdarīto pārkāpumu patiesībā netika apdraudēti Regulās Nr. 3821/85 un Nr. 561/2006 paredzētie ceļu satiksmes drošības un autovadītāju darba apstākļu mērķi.
- 58 Jautājumā, otrkārt, par nosacījumu, ka represīvais pasākums nedrīkst būt nesamērīgs salīdzinājumā ar minētajiem mērķiem, jākonstatē, ka minētā naudas soda apmērs, kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma, ir gandrīz vienāds ar algota darbinieka vidējo neto izpeļņu Ungārijā. Tādēļ soda bargums pamatlietā izrādās esam nesamērīgs salīdzinājumā ar izdarīto pārkāpumu.
- 59 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, uz trešo un ceturto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā noteiktā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai nav pretrunā tāda sodu sistēma kā ar Valdības dekrētu Nr. 57/2007 ieviestā, kurā ir paredzēta objektīvā atbildība. Tomēr tā jāinterpretē kā ar šo sistēmu paredzētā soda bargumu aizliedzoša.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 60 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) **Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes**

Regulu (EEK) Nr. 3820/85, 19. panta 1. un 4. punktā paredzētā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pretrunā tāda sodu sistēma kā ar Valdības 2007. gada 31. marta dekrētu Nr. 57/2007 par apmēru, kādā piemērojami naudas sodi par konkrētu tiesību normu pārkāpumiem preču un pasažieru autopārvadājumu jomā (*a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. Rendelet*), ieviestā, kurā ir paredzēts piemērot fiksēta apmēra naudas sodu par visiem Padomes 1985. gada 20. decembra Regulas (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu Nr. 561/2006, 13.–16. pantā izklāstīto datu reģistrācijas diagrammu izmantošanas noteikumu pārkāpumiem, lai cik smagi tie arī nebūtu;

- 2) Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. un 4. punktā noteiktā samērīguma prasība ir jāinterpretē tādējādi, ka tai nav pretrunā tāda sodu sistēma kā ar Valdības 2007. gada 31. marta dekrētu Nr. 57/2007 par apmēru, kādā piemērojami naudas sodi par konkrētu tiesību normu pārkāpumiem preču un pasažieru autopārvadājumu jomā, ieviestā, kurā ir paredzēta objektīvā atbildība. Tomēr tā jāinterpretē kā ar šo sistēmu paredzētā soda bargumu aizliedzoša.

[Paraksti]