



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

9 februarie 2012 \*

„Transporturi rutiere — Încălări ale normelor privind utilizarea tahografului — Obligația statelor membre de a institui sancțiuni proporționale — Amendă forfetară — Proporționalitatea sancțiunii”

În cauza C-210/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Ungaria), prin decizia du 19 octombrie 2009, primită de Curte la 3 mai 2010, în procedura

**Márton Urbán**

împotriva

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

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii M. Safjan, M. Ilešič și E. Levits și doamna M. Berger (raportor), judecători,

avocat general: domnul J. Mazák,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul maghiar, de domnul M. Z. Fehér, de doamna K. Szíjjártó și de domnul G. Koós, în calitate de agenți;
- pentru guvernul danez, de doamna V. Pasternak Jørgensen, în calitate de agent;
- pentru guvernul austriac, de domnul E. Riedl, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de doamnele N. Yerrell și K. Talabér-Ritz, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

\* Limba de procedură: maghiara.

## Hotărâre

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Urbán, pe de o parte, și Vám- és Pénzügyőrség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága (Comisariatul Regional al Vămilelor din Észak-alföld), pe de altă parte, privind aplicarea unei amenzi pentru nerespectarea dispozițiilor referitoare la utilizarea foii de înregistrare a aparaturii de înregistrare instalate în vehiculul greu condus de reclamantul din acțiunea principală.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

- 3 Articolele 13-16 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 561/2006 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 3821/85”), prevăd obligațiile angajatorului și ale conducătorilor auto în ceea ce privește utilizarea aparaturii de înregistrare și a foilor de înregistrare.
- 4 Potrivit articolului 15 alineatul (5) din Regulamentul nr. 3821/85:  
„Fiecare membru al echipajului înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:
  - (a) când a început să folosească foaia – numele și prenumele;
  - (b) data când și locul unde a început să folosească foaia și data când și locul unde încetează folosirea ei;
  - (c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaie, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii, în eventualitatea schimbării vehiculului;
  - (d) citirea contorului kilometric:
    - la începutul primei călătorii înregistrate în foaie;
    - la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaie;
    - în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru (citirea contorului kilometric al vehiculului inițial și citirea contorului kilometric al celui alt vehicul);
  - (e) ora la care a avut loc schimbarea vehiculului.”
- 5 Articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85 prevede la alineatul (7) litera (c):

„Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimare care au fost înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document

justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3).”

6 Articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„(1) Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. [...]

[...]

(4) Statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporțional, care poate include sancțiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 de către întreprinderi sau expeditori asociați, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanți și agenții care utilizează conducători auto care le sunt asociați.”

7 Articolul 9 alineatele (1) și (3) din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, p. 35, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 187) prevede:

„(1) Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 sau ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 comise de fiecare întreprindere. [...]

[...]

(3) În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85.

În scopul definirii orientărilor cu privire la aprecierea gravității încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, Comisia poate, dacă este cazul, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), să adapteze anexa III în vederea stabilirii orientărilor cu privire la o scară comună a încălcărilor, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora.

[...]”

#### *Dreptul național*

8 Articolul 20 alineatele (1) și (4) din Legea nr. I din 1988 privind transportul rutier (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, denumită în continuare „Legea privind transportul”), în versiunea în vigoare (*Magyar Közlöny* 2006/1) la data săvârșirii încălcării, prevede:

„(1) Este impusă o amendă persoanelor care încalcă următoarele dispoziții ale prezentei legi sau ale altor reglementări:

[...]

- c) dispozițiile privind durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus prevăzute de [Regulamentul nr. 561/2006] și de prezenta lege, precum și de Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), promulgat prin Legea nr. IX. din 2001;
- d) dispozițiile referitoare la utilizarea aparaturii de înregistrare și a discurilor de tahograf, prevăzute de [Regulamentul nr. 3821/85] și de prezenta lege;

[...]

(4) Se aplică o amendă de la 50 000 HUF la 800 000 HUF persoanelor care încalcă dispozițiile alineatului (1). Cuantumul amenzilor aplicabile pentru încălcarea diferitor dispoziții se stabilește printr-o normă specială. În cazul în care mai multe persoane trebuie considerate responsabile pentru încălcarea dispozițiilor prevăzute la alineatul (1), cuantumul stabilit al amenzii trebuie împărțit în funcție de răspunderea respectivă a persoanelor în cauză.

[...]”

- 9 Norma specială la care face trimitere articolul 20 alineatul (4) din Legea privind transportul, aplicabilă faptelor din acțiunea principală, era Decretul Guvernului nr. 57/2007 de stabilire a cuantumului amenzilor aplicabile pentru încălcarea anumitor dispoziții în materie de transport rutier de mărfuri și de persoane (a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. Rendelet) din 31 martie 2007 (*Magyar Közlöny* 2007/39, denumit în continuare „Decretul Guvernului nr. 57/2007”).

- 10 În temeiul articolului 1 alineatul (1) din Decretul Guvernului nr. 57/2007:

„În cazul în care sunt încălcate dispozițiile articolului 20 alineatul (1) din lege, amenzile prevăzute la articolele 2-10 sunt aplicate în cadrul unei proceduri administrative.”

- 11 Articolul 5 alineatul (1) din Decretul Guvernului nr. 57/2007 prevede:

„(1) Orice persoană care încalcă dispozițiile la care se face trimitere în cuprinsul articolului 20 alineatul (1) litera d) din Legea [privind transportul] este obligată la plata unei amenzi în cuantumul stabilit în tabelul nr. 4.

În cazul în care autoritatea care efectuează controlul constată lipsa documentului prevăzut la punctul nr. 1, dar documentul care lipsește, valabil la data controlului, este prezentat autorității menționate în termen de opt zile de la data efectuării controlului, cuantumul amenzii prevăzut la punctul menționat trebuie redus cu 50 %.”

- 12 Tabelul în cauză se prezenta, la data faptelor din acțiunea principală, după cum urmează:

nr.	Acte sau lipsuri în documentație sancționabile	Temei juridic	Cuantumul amenzii (în HUF)
3	Încălcarea legislației privind utilizarea foilor de înregistrare	Articolele 13-16 din Regulamentul nr. 3821/85	100 000

## Procedura principală și întrebările preliminare

- 13 La 25 martie 2009, în cadrul unui control rutier efectuat de o patrulă a autorității vamale din Debrețin (Ungaria), la punctul de trecere a frontierei Ártánd, domnul Urbán, care conducea un vehicul greu înmatriculat în Ungaria și aflat în tranzit din Ungaria în România, a fost supus unei verificări a aparatului de înregistrare și a discurilor de înregistrare. Controlul nu a revelat nicio neregularitate în legătură cu utilizarea tahografului. Cu toate acestea, unul dintre cele cincisprezece discuri de înregistrare prezentate de domnul Urbán nu indica kilometrajul la sosire.
- 14 În consecință, autoritatea vamală de prim grad i-a impus domnului Urbán, printr-o decizie din 25 martie 2009, o amendă administrativă de 100 000 HUF (echivalentul, la acea dată, a aproximativ 332 de euro) pentru încălcarea dispozițiilor privind utilizarea foilor de înregistrare.
- 15 Domnul Urbán a contestat această decizie pe cale administrativă în scopul de a obține anularea amenzii aplicate sau diminuarea cuantumului său, pretinzând că impunerea acestei amenzi este excesivă în raport cu omisiunea reproșată, întrucât kilometrajul era menționat în scrisoarea de transport.
- 16 Pârâtul din acțiunea principală, în calitate de organ administrativ-jurisdicțional de al doilea grad, a respins la 12 mai 2009 contestația menționată, constatând că organul administrativ-jurisdicțional de prim grad a aplicat în mod întemeiat articolul 5 alineatul (1) din Decretul Guvernului nr. 57/2007 și tabelul 4 punctul 3, la care se face trimitere în cuprinsul acestei dispoziții, în care figurează încălcarea obiectivă și cuantumul corespunzător al amenzii pe care autoritatea vamală este obligată să o aplice.
- 17 Domnul Urbán a formulat o acțiune în anulare împotriva acestei decizii la Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Tribunalul Districtual din Hajdú-Bihar). Reiterând argumentele prezentate în susținerea căii de atac administrative, acesta a arătat că faptul că în foaia de înregistrare a aparatului de înregistrare nu figura kilometrajul final la sfârșitul ultimei călătorii nu implica niciun abuz, întrucât această mențiune figura în scrisoarea de transport. Prin urmare, informația care lipsea din foaia de înregistrare ar fi putut fi verificată cu precizie pe baza informațiilor furnizate în scrisoarea menționată.
- 18 În aceste condiții, având îndoieli cu privire la proporționalitatea sistemului de sancțiuni prevăzut de Decretul Guvernului nr. 57/2007 în raport cu obiectivul enunțat de Regulamentele nr. 3821/85 și nr. 561/2006, Hajdú-Bihar Megyei Bíróság a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Este compatibil cu cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul [nr. 561/2006] un sistem de sancțiuni care stabilește în mod imperativ impunerea unei amenzi având un quantum forfetar de 100 000 HUF pentru orice încălcare a dispozițiilor articolelor 13-16 din Regulamentul [nr. 3821/85]?
  - 2) Este compatibil cu principiul proporționalității un sistem de sancțiuni care nu prevede adaptarea cuantumului amenzii în funcție de gravitatea încălcării săvârșite?
  - 3) Este compatibil cu principiul proporționalității un sistem de sancțiuni care nu permite să se țină seama de nicio circumstanță justificativă în favoarea autorului încălcării?
  - 4) Este compatibil cu principiul proporționalității un sistem de sancțiuni care nu stabilește nicio distincție în funcție de circumstanțele personale specifice autorului încălcării?”

## Cu privire la întrebările preliminare

### *Cu privire la prima și la a doua întrebare*

- 19 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere urmărește să afle, în esență, dacă cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că se opune unui sistem de sancțiuni precum cel instituit prin Decretul Guvernului nr. 57/2007, care prevede impunerea unei amenzi în cuantum forfetar pentru orice încălcare, indiferent de gravitatea acesteia, a normelor privind utilizarea foilor de înregistrare prevăzute la articolele 13-16 din Regulamentul nr. 3821/85.
- 20 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit considerentului (27) al Regulamentului nr. 561/2006, în vederea asigurării unei aplicări clare și efective a normelor privind perioadele de conducere și de repaus, este necesar să se stabilească dispoziții uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport și a conducătorilor auto pentru încălcarea acestui regulament, răspundere care poate duce la sancțiuni penale, civile sau administrative în statele membre.
- 21 În această privință, articolul 19 alineatul (1) din regulamentul menționat impune statelor membre să stabilească „normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 [...], care] trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii”.
- 22 Trebuie să se constate însă că acest regulament nu cuprinde norme mai precise cu privire la stabilirea respectivelor sancțiuni la nivel național și, în special, nu prevede niciun criteriu explicit de apreciere a caracterului proporțional al unor asemenea sancțiuni.
- 23 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, în lipsa unei armonizări a legislației Uniunii în domeniul sancțiunilor aplicabile în caz de nerespectare a condițiilor prevăzute de un sistem instituit prin această legislație, statele membre sunt competente să aleagă sancțiunile care le par adecvate. Acestea sunt însă obligate să își exercite competențele cu respectarea dreptului Uniunii și a principiilor sale generale și, în consecință, cu respectarea principiului proporționalității (a se vedea în special Hotărârea din 12 iulie 2001, *Louloudakis*, C-262/99, Rec., p. I-5547, punctul 67, și Hotărârea din 29 iulie 2010, *Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski*, C-188/09, Rep., p. I-7639, punctul 29).
- 24 Astfel, în speță, măsurile represive permise de legislația națională din acțiunea principală nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite în mod legitim de această reglementare, fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconveniente cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 martie 2010, *ERG și alții*, C-379/08 și C-380/08, Rep., p. I-2007, punctul 86).
- 25 În cadrul Regulamentelor nr. 3821/85 și nr. 561/2006, aceste obiective sunt, pe de o parte, îmbunătățirea condițiilor de lucru ale conducătorilor auto cărora le sunt aplicabile aceste regulamente, precum și a siguranței rutiere în general și, pe de altă parte, stabilirea unor norme uniforme referitoare la perioadele de conducere și la perioadele de repaus ale conducătorilor auto, precum și la controlul acestora.
- 26 În acest scop, regulamentele menționate prevăd un ansamblu de măsuri, între care norme uniforme referitoare la perioadele de conducere și la perioadele de repaus ale conducătorilor auto, precum și la controlul acestora, a căror respectare trebuie să fie garantată de statele membre prin aplicarea unui sistem de sancțiuni pentru orice încălcare a regulamentelor respective.
- 27 Trebuie să se răspundă la prima și la a doua întrebare, astfel cum au fost reformulate la punctul 19 din prezenta hotărâre, în lumina acestor principii.



- 28 În speță, trebuie arătat că, potrivit articolului 20 alineatul (4) din Legea privind transportul, este sancționată cu amendă de la 50 000 HUF la 800 000 HUF orice persoană care încalcă dispozițiile Regulamentelor nr. 3821/85 și nr. 561/2006. Este necesar să se precizeze de asemenea că această dispoziție conferă autorităților responsabile competența de a stabili cuantumul amenzii în funcție de natura și de gravitatea încălcării.
- 29 Decretul Guvernului nr. 57/2007 instituie însă, la articolul 5 alineatul (1), o amendă în cuantum forfetar de 100 000 HUF pentru orice încălcare a dispozițiilor privind utilizarea foilor de înregistrare prevăzute la articolele 13-16 din Regulamentul nr. 3821/85, fără a prevedea nicio distincție în funcție de natura și de gravitatea diferitor încălcări în cauză.
- 30 Astfel, deși un sistem precum cel în discuție în acțiunea principală poate părea adecvat pentru atingerea obiectivelor enunțate în Regulamentele nr. 3821/85 și nr. 561/2006, trebuie totuși să se constate că depășește limitele a ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite în mod legitim de aceste regulamente.
- 31 Desigur, din cuprinsul articolului 15 alineatul (5) din Regulamentul nr. 3821/85 rezultă că un conducător auto al unui autovehicul este ținut să înscrie pe foaia de înregistrare datele rezultate în urma citirii contorului kilometric „la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaie”.
- 32 Omiterea acestei indicații trebuie să fie însă considerată, spre deosebire de cele arătate de Ungaria, drept o încălcare minoră.
- 33 Astfel, după cum a arătat în mod întemeiat Comisia, nu toate încălcările dispozițiilor Regulamentelor nr. 3821/85 și nr. 561/2006 prezintă același nivel de gravitate. Încălcările de natură să împiedice controlul efectiv cu privire la condițiile de lucru ale conducătorilor auto și cu privire la respectarea siguranței rutiere nu pot fi clasate în aceeași categorie cu încălcările minore care, chiar dacă ar constitui o încălcare a dispozițiilor regulamentelor menționate, nu împiedică totuși controlul respectării obligațiilor prevăzute de legislația Uniunii în cauză.
- 34 În această privință, astfel cum a arătat și Comisia, încălcarea articolului 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85, dispoziție care prevede că, „[l]a cererea unui inspector autorizat, conducătorul auto trebuie să prezinte foile de înregistrare pentru săptămâna în curs și, pentru orice eventualitate [a se citi «în orice caz»], foaia ultimei zile din săptămâna precedentă în care a condus”, constituie o încălcare mai gravă decât încălcarea articolului 15 alineatul (1) din acest regulament, potrivit căruia conducătorii auto sunt ținuți să nu utilizeze foi de înregistrare murdare sau deteriorate și să le protejeze corespunzător.
- 35 În mod analog, trebuie să se constate că omiterea de către un conducător auto a înscrierii pe foaia de înregistrare a datelor rezultate în urma citirii contorului kilometric la sfârșitul ultimei călătorii are un impact minimal sau chiar inexistent asupra siguranței rutiere în comparație cu celelalte obligații enumerate la același articol 15.
- 36 Această constatare este confirmată de faptul că, în temeiul articolului (9) alineatul (3) din Directiva 2006/22, Comisia a adoptat Directiva 2009/5/CE din 30 ianuarie 2009 de modificare a anexei III la Directiva 2006/22 (JO L 29, p. 45), care conține orientări cu privire la o gamă de încălcări comune ale Regulamentelor nr. 3821/85 și nr. 561/2006, împărțite în diferite categorii în funcție de gravitatea lor.
- 37 Deși este adevărat că ideea unei ierarhizări a diferitor încălcări ale dispozițiilor Regulamentelor nr. 3821/85 și nr. 561/2006 nu a fost precizată decât ulterior, prin Directivele 2006/22 și 2009/5, care nu sunt aplicabile în acțiunea principală, trebuie totuși să se constate că această idee reieșea deja implicit din Regulamentul nr. 561/2006. Astfel, cu privire la sancțiuni, considerentul (26) al acestuia evoca o „scar[ă] comună a măsurilor pe care statele membre le pot aplica”.

- 38 În plus, această anexă III, care distinge categoriile de încălcări ale Regulamentului nr. 561/2006 și categoriile de încălcări ale Regulamentului nr. 3821/85, indică, pentru fiecare tip de obligații, temeiul juridic, tipurile de încălcări și nivelul de gravitate al acestora. Acestea din urmă sunt clasate pe trei niveluri, și anume „încălcare foarte gravă”, „încălcare gravă” și „încălcare minoră”.
- 39 În ceea ce privește încălcările Regulamentului nr. 3821/85, anexa menționată prevede, în legătură cu obligațiile referitoare la informațiile introduse, al căror temei juridic este articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul nr. 3821/85, încălcarea intitulată „Lipsesc datele înregistrate de contorul kilometric (punct final) de pe foaia de înregistrare”. Această încălcare este considerată drept o „încălcare minoră”.
- 40 Pe de altă parte, deși statele membre trebuie să prevadă sancțiuni în caz de omitere a informației privind kilometrajul la sosire, trebuie să se constate că această informație nu este indispensabilă în vederea realizării unui control eficient al respectării normelor referitoare la perioada de conducere și de repaus. De asemenea, nu orice omitere a respectivei informații reprezintă o amenințare pentru siguranța rutieră comparabilă cu încălcarea altor dispoziții din categoria încălcărilor referitoare la „informațiile introduse”.
- 41 Prin urmare, aplicarea unei amenzi în quantum forfetar pentru orice încălcare a normelor privind utilizarea foilor de înregistrare, fără adaptarea cuantumului amenzii menționate în funcție de gravitatea încălcării, este disproporționată în raport cu obiectivele urmărite de reglementarea Uniunii.
- 42 În plus, trebuie menționat că legiuitorul maghiar a adoptat, la 29 iulie 2009, Decretul Guvernului nr. 156/2009, care nu este aplicabil în acțiunea principală, abrogând de la 1 august 2009 Decretul Guvernului nr. 57/2007.
- 43 Noul sistem de sancțiuni instituit prin acest decret al guvernului prevede în prezent o adaptare a cuantumului amenzii în funcție de gravitatea încălcărilor articolelor 13-16 din Regulamentul nr. 3821/85. În ceea ce privește încălcările similare cu cea examinată în acțiunea principală, respectivul decret al guvernului stabilește la 30 000 HUF cuantumul amenzii care trebuie aplicată și califică aceste încălcări drept „încălcări minore”.
- 44 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la prima și la a doua întrebare că cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că se opune unui sistem de sancțiuni precum cel instituit prin Decretul Guvernului nr. 57/2007, care prevede aplicarea unei amenzi în quantum forfetar pentru orice încălcare, indiferent de gravitatea sa, a normelor privind utilizarea foilor de înregistrare prevăzute la articolele 13-16 din Regulamentul nr. 3821/85.

*Cu privire la a treia și la a patra întrebare*

- 45 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere urmărește să afle, în esență, dacă cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că se opune, pe de o parte, unui sistem de sancțiuni precum cel în discuție în acțiunea principală, care instituie o răspundere obiectivă a autorilor unei încălcări, și, pe de altă parte, intensității sancțiunii prevăzute de acest sistem.
- 46 Trebuie amintit de la bun început că reiese din dosar că autoritățile naționale responsabile de punerea în aplicare a articolului 5 alineatul (1) din Decretul Guvernului nr. 57/2007 nu au nicio posibilitate să se îndepărteze de cuantumul forfetar al amenzii legal prevăzut luând în considerare circumstanțele concrete din speță și să adapteze astfel acest cuantum în funcție de aceste circumstanțe.
- 47 În ceea ce privește, în primul rând, compatibilitatea cu principiul proporționalității a instituirii unei răspunderi obiective, trebuie constatat că s-a hotărât deja de către Curte că un asemenea sistem de sancționare a încălcării unui regulament, în special în materie socială în domeniul transporturilor



rutiere, nu este, în sine, incompatibil cu dreptul comunitar (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 iulie 1990, Hansen, C-326/88, Rec., p. I-2911, punctele 14-19, precum și Hotărârea din 2 octombrie 1991, Vandevenne și alții, C-7/90, Rec., p. I-4371, punctele 16 și 17; a se vedea, prin analogie, cu privire la alte domenii, Hotărârea din 27 februarie 1997, Ebony Maritime și Loten Navigation, C-177/95, Rec., p. I-1111, punctul 36).

- 48 Astfel, potrivit Curții, instituirea unui regim de răspundere obiectivă nu este disproporționată în raport cu obiectivele urmărite atunci când acest regim este de natură să stimuleze persoanele în cauză să respecte dispozițiile unui regulament și când obiectivele urmărite prezintă un interes general care poate justifica instituirea unui asemenea regim (a se vedea în acest sens Hotărârea Hansen, citată anterior, punctul 19).
- 49 În lumina acestei jurisprudențe, trebuie amintit în continuare că Regulamentul nr. 3821/85 atribuie în special conducătorilor auto răspunderea aplicării obligațiilor privind aparatura de înregistrare. Dispozițiile acestui regulament referitoare la utilizarea foilor de înregistrare definesc cu precizie modul în care conducătorii auto trebuie să înregistreze informațiile necesare, cum ar fi citirea contorului kilometric. Astfel, în temeiul articolului 15 alineatul (5) litera (d) a doua liniuță din regulamentul menționat, kilometrajul la sosire trebuie în mod imperativ să fie indicat în foaia de înregistrare.
- 50 În temeiul legislației maghiare, încălcarea acestei obligații este constituită în cazul în care citirea contorului kilometric corespunzătoare sfârșitului ultimei călătorii nu figurează pe foaia de înregistrare. Pentru a nu săvârși o încălcare, conducătorul auto trebuie astfel să îndeplinească obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 3821/85.
- 51 Având în vedere că, pe de o parte, regimul de răspundere obiectivă menționat este de natură să stimuleze conducătorii auto să respecte dispozițiile Regulamentului nr. 3821/85 și că, pe de altă parte, siguranța rutieră și îmbunătățirea condițiilor sociale ale conducătorilor auto sunt de interes general, instituirea prin legislația maghiară a unui regim de răspundere obiectivă poate fi justificată.
- 52 În consecință, instituirea unui regim de răspundere obiectivă precum cel în discuție în acțiunea principală, care sancționează încălcarea regulamentului menționat, nu este, în sine, incompatibilă cu dreptul Uniunii.
- 53 În ceea ce privește, în al doilea rând, intensitatea amenzii prevăzute de sistemul de sancțiuni în discuție în acțiunea principală, trebuie amintită jurisprudența citată la punctele 23 și 24 din prezenta hotărâre, potrivit căreia statele membre sunt competente să aleagă sancțiunile care le par adecvate. Acestea sunt însă obligate să își exercite această competență cu respectarea dreptului Uniunii și a principiilor sale generale și, în consecință, cu respectarea principiului proporționalității. Prin urmare, măsurile represive trebuie, în special, să nu depășească limitele a ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite în mod legitim de legislația în cauză și, în plus, să nu fie disproporționate în raport cu aceste obiective.
- 54 Or, trebuie observat, în această privință, că principiul proporționalității se impune statelor membre nu numai în ceea ce privește stabilirea elementelor constitutive ale unei încălcări și stabilirea normelor referitoare la intensitatea amenzilor, ci și în ceea ce privește aprecierea elementelor care pot fi luate în considerare în vederea stabilirii amenzii.
- 55 Acestea fiind precizate, trebuie să se constate că obligația autorităților naționale responsabile de sancționarea încălcărilor Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 3821/85 de a aplica o amendă în quantum forfetar de 100 000 HUF, fără a putea să țină seama de circumstanțele concrete din speță și, eventual, fără a putea să diminueze quantumul acestei amenzi, nu îndeplinește condițiile impuse de jurisprudența citată la punctele 23 și 24 din prezenta hotărâre.

- 56 În consecință, sistemul de sancțiuni maghiar este disproporționat, în special într-o situație precum cea aflată la originea cauzei principale, în care numai unul dintre cele cincisprezece discuri controlate prezenta o omisiune de înregistrare, și anume faptul că nu figura pe acesta kilometrajul la sosire. În plus, din dosarul supus Curții reiese că omiterea înregistrării în discuție în acțiunea principală nu putea să constituie un abuz, deoarece informația care lipsea de pe foaia de înregistrare figura în schimb în scrisoarea de transport.
- 57 Astfel, în ceea ce privește, pe de o parte, condiția potrivit căreia măsura represivă nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite în mod legitim de legislația în discuție în acțiunea principală, trebuie constatat că ar fi posibil ca autoritățile naționale competente să atingă obiectivele vizate și prin măsuri mai puțin restrictive, având în vedere că, în realitate, încălcarea săvârșită nu aduce atingere obiectivelor de siguranța rutieră și condițiilor de lucru ale conducătorilor auto, prevăzute de Regulamentele nr. 3821/85 și nr. 561/2006.
- 58 În ceea ce privește, pe de altă parte, condiția potrivit căreia măsura represivă nu trebuie să fie disproporționată în raport cu obiectivele menționate, trebuie constatat că, astfel cum reiese din decizia de trimitere, cuantumul amenzii respective este aproape echivalent cu venitul lunar mediu net al unui lucrător salariat în Ungaria. Prin urmare, intensitatea sancțiunii este, în cauza principală, disproporționată în raport cu încălcarea săvârșită.
- 59 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la a treia și la a patra întrebare că cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că nu se opune unui sistem de sancțiuni precum cel prevăzut de Decretul Guvernului nr. 57/2007, care instituie o răspundere obiectivă. În schimb, aceasta trebuie interpretată în sensul că se opune intensității sancțiunii prevăzute de acest sistem.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 60 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) **Cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretată în sensul că se opune unui sistem de sancțiuni precum cel prevăzut de Decretul Guvernului nr. 57/2007 din 31 martie 2007 de stabilire a cuantumului amenzilor aplicabile pentru încălcarea anumitor dispoziții în materie de transport rutier de mărfuri și de persoane (a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. Korm. Rendelet), care prevede aplicarea unei amenzi în cuantum forfetar pentru orice încălcare, indiferent de gravitatea sa, a normelor privind utilizarea foilor de înregistrare, prevăzute la articolele 13-16 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 561/2006.**

- 2) Cerința proporționalității prevăzută la articolul 19 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că nu se opune unui sistem de sancțiuni precum cel prevăzut de Decretul Guvernului nr. 57/2007 din 31 martie 2007 de stabilire a cuantumului amenzilor aplicabile pentru încălcarea anumitor dispoziții în materie de transport rutier de mărfuri și de persoane, care instituie o răspundere obiectivă. În schimb, aceasta trebuie să fie interpretată în sensul că se opune intensității sancțiunii prevăzute de acest sistem.

Semnături