Προς τούτο, τα κράτη μέλη, διατηρώντας πάντως το δικαίωμα επιλογής των κυρώσεων, υποχρεούνται ιδίως να μεριμνούν ώστε για τις παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου να επιβάλλονται κυρώσεις υπό προϋποθέσεις, ουσιαστικές και διαδικαστικές, ανάλογες με τις ισχύουσες για τις παραβιάσεις του εθνικού δικαίου παρόμοιας φύσης και σημασίας και, εν πάση περιπτώσει, έτσι ώστε η κύρωση να είναι αποτελεσματική, σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας και να έχει αποτρεπτικό χαρακτήρα.

2. Ούτε ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, ούτε οι γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικών διατάξεων κατά τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις στον εργοδότη οδηγού που παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 2, και του άρθρου 11 αυτού του κανονισμού, έστω και αν δεν μπορεί να καταλογιστεί στον εργοδότη ότι διέπραξε την παράβαση εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, υπό την προϋπόθεση ότι η προβλεπόμενη κύρωση είναι ανάλογη προς τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεως διατάξεων του εθνικού δικαίου αντίστοιχης φύσης και σημασίας και ότι η κύρωση αυτή είναι ανάλογη προς τη σοβαρότητα της διαπραχθείσας παράβασης.

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση C-326/88 *

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

1. *Νομικό πλαίσιο και πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης*

Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69, της 25ης Μαρτίου 1969 (στο εξής: κανονισμός), αφορά τον χρόνο οδηγήσεως για τους οδηγούς ορισμένων κατηγοριών οχημάτων. Κατά την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού:

« Η συνολική διάρκεια των περιόδων οδηγήσεως μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ημερησίας αναπαύσεως, η οποία καλείται στο εξής "περίοδος ημερησίας οδηγήσεως", δεν δύναται να υπερβαίνει τις 8 ώρες. »

Το άρθρο 11 καθορίζει τις περιόδους υποχρεωτικής ημερησίας αναπαύσεως. Η παράγραφος 1 προβλέπει ότι:

« Κάθε μέλος πληρώματος που απασχολείται σε μεταφορές εμπορευμάτων πρέπει να έχει ημερήσια περίοδο αναπαύσεως τουλάχιστον 11 συνεχών ωρών εντός της εικοσιτετράωρης περιόδου που προηγείται κάθε φορά από την άσκηση μιας από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 14, παράγραφος 2, υπό γ) και δ). »

Το άρθρο 14, παράγραφος 2, περίπτωση γ), αναφέρεται στις περιόδους οδηγήσεως, στην δε περίπτωση δ) στις άλλες περιόδους παρουσίας στην εργασία. Το άρθρο 13 επιτρέπει στα

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

κράτη μέλη να εφαρμόζουν για τα πληρώματα οχημάτων ταξινομημένων στο έδαφός τους πιο υψηλά ελάχιστα όρια ή πιο χαμηλά ανώτατα όρια από τα καθοριζόμενα, μεταξύ άλλων, στα άρθρα 7 και 11. Το άρθρο 18 του κανονισμού ορίζει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν τις απαραίτητες διατάξεις για την εκτέλεσή του και ιδίως τις επιβλητέες κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβάσεων.

Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του δανικού νόμου 508, της 29ης Νοεμβρίου 1972, περί εκτελέσεως του εν λόγω κανονισμού, εξουσιοδότησε τον Υπουργό Εργασίας να θεσπίσει τις απαραίτητες διατάξεις. Με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του νόμου αυτού εξουσιοδοτείται ο υπουργός να θεσπίσει διατάξεις προβλέπουσες την επιβολή προστίμου για τις παραβάσεις των κοινοτικών διατάξεων, η δε παράγραφος 2 ορίζει ότι οι εν λόγω διατάξεις μπορούν να προβλέπουν την επιβολή προστίμου στους εργοδότες για τις παραβάσεις που διαπράττουν οι υπάλληλοι της επιχειρήσεώς τους ακόμα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν υφίσταται εκ μέρους του εργοδότη πρόθεση ή αμέλεια αναφορικά με την τέλεση της παραβάσεως. Αυτό το σύστημα ποινικής ευθύνης είναι σύμφωνο προς τους γενικώς εφαρμοζομένους από τη Δανία κανόνες για την προστασία των συνθηκών εργασίας. Με την απόφαση 448, της 2ας Ιουνίου 1981, ο Υπουργός Εργασίας έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής. Έτσι στο άρθρο 9 της αποφάσεως ορίστηκε ότι μπορεί να επιβάλλεται στον εργοδότη πρόστιμο, βάσει αντικειμενικής ευθύνης, για τις παραβάσεις των άρθρων 7 και 11 του κανονισμού.

Τον Μάρτιο του 1984, κατά τη διάρκεια ελέγχου από την ολλανδική αστυνομία στο Denekamp των Κάτω Χωρών διαπιστώθηκε ότι ένας οδηγός, υπάλληλος της κατηγορουμένης εταιρίας, είχε διαπράξει παράβαση των άρθρων 7, παράγραφος 2, και 11 του κανονισμού 543/69. Εναντίον του ασκήθηκε δίωξη ενώπιον δικαστηρίου του Graasten στη Δανία. Ο οδηγός ομολόγησε τα πραγματικά περιστατικά που του προσάφθηκαν και καταδικάστηκε σε ποινή προστίμου. Ο εργοδότης του — η κατηγορουμένη εταιρία — κρίθηκε με την ίδια απόφαση ποινικώς υπεύθυνος για τις διαπραχθείσες παραβάσεις και καταδικάστηκε ωσαύτως σε πρόστιμο. Η κατηγορουμένη άσκησε έφεση ενώπιον του Vestre Landsret, ενώπιον του οποίου εκκρεμεί τώρα η υπόθεση.

Οι διάδικοι δεν προβάλλουν αντίρρηση και το Landsret δέχεται ότι ο υπάλληλος παρέβη τα άρθρα 7 και 11 του κανονισμού και ότι η κατηγορουμένη δεν διέπραξε καμία παράβαση εκ προθέσεως ή εξ αμελείας.

Η κατηγορουμένη ζήτησε να παύσει η δίωξη, ισχυριζόμενη ότι η αντικειμενική ποινική ευθύνη του εργοδότη δεν είναι σύμφωνη προς τον κανονισμό. Υποστήριξε ότι οι υποχρεώσεις του εργοδότη περιορίζονται στην οργάνωση της εργασίας των οδηγών, ώστε να μπορούν να συμμορφώνονται προς τον κανονισμό, στον περιοδικό έλεγχο της τηρήσεως του κανονισμού και, όταν διαπιστώνονται παραβάσεις, στη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την αποφυγή της επαναλήψεώς τους. Η υποχρέωση αυτή είναι σύμφωνη προς τις ρητές διατάξεις του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 370, σ. 1), που αντικατέστησε τον κανονισμό 543/69, από 29ης Σεπτεμβρίου 1986, και ο οποίος, κατά την κατηγορουμένη, προβαίνει απλώς σε διευκρινίσεις των ήδη εφαρμοστέων διατάξεων δυνάμει του προηγουμένου κανονισμού. Το άρθρο 9 της δανικής υπουργικής αποφάσεως 448 υπερβαίνει το πλαίσιο αυτών των υποχρεώσεων και, επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ως νομική βάση το άρθρο 13 του κανονισμού.

Πάντοτε κατά τη γνώμη της κατηγορουμένης, με τη στάση του δανού νομοθέτη διακυβεύεται η ενιαία εφαρμογή των κανόνων στο εσωτερικό της Κοινότητας και, συνεπώς, υπάρχει

κίνδυνος νοθεύσεως των όρων του ανταγωνισμού, πράγμα το οποίο είναι αντίθετο προς έναν από τους κύριους στόχους του κανονισμού. Τέλος, η κατηγορουμένη υπογράμμισε ότι καταδίκη λόγω παραβάσεως του κανονισμού μπορεί ενδεχομένως να συνεπάγεται την ανάκληση της αδείας που πρέπει να κατέχουν οι διενεργούντες μεταφορές.

Η *Εισαγγελική αρχή* (Anklagemyndigheden) υποστήριξε ενώπιον του Landsret ότι, κατά θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου, ο καθορισμός κυρώσεων υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Η αρχή αυτή επιβεβαιώνεται στην υπό κρίση υπόθεση από το άρθρο 18 του κανονισμού, το κείμενο του οποίου επαναλαμβάνεται στο άρθρο 17 του κανονισμού 3820/85, καθώς και από το γεγονός ότι το ψήφισμα της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για τη βελτίωση της εφαρμογής των κοινωνικού περιεχομένου κανονισμών στις οδικές μεταφορές (ΕΕ C 348, σ. 1), εκδόθηκε συγχρόνως από το Συμβούλιο και τους αντιπροσώπους των κρατών μελών, δεδομένου ότι ο καθορισμός των κυρώσεων υπερέβαινε τις αρμοδιότητες των κοινοτικών οργάνων. Εντούτοις, η ελευθερία επιλογής των κρατών μελών όσον αφορά τις κυρώσεις για τις παραβάσεις του κοινοτικού δικαίου έχει δύο περιορισμούς: οι επιλεγόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές και να είναι αντίστοιχες προς τις κυρώσεις που προβλέπονται για τις παραβάσεις παρομοίων εθνικών διατάξεων.

Το συμβιβαστό προς την κοινοτική ρύθμιση της καθαρά αντικειμενικής ευθύνης εργοδότη, υπάλληλος του οποίου διέπραξε παράβαση του κανονισμού, έχει μεγάλη σημασία για την ενώπιον του Landsret εκκρεμή διαφορά. Γι' αυτό, το εν λόγω δικαστήριο υπέβαλε με απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1988 στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

« Εμποδίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 543/69, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, τη θέσπιση εθνικών διατάξεων βάσει των οποίων μπορεί να επιβληθεί ποινή στον εργοδότη, του οποίου ο οδηγός παρέβη το άρθρο 7, παράγραφος 2, και το άρθρο 11 του κανονισμού περί χρόνου οδηγήσεως και περιόδου αναπαύσεως, ανεξάρτητα από το ότι δεν μπορεί να καταλογιστεί στον εργοδότη ότι διέπραξε την παράβαση εκ προθέσεως ή εξ αμελείας; »

Το Landsret υπογράμμισε ότι, αν και το υποβαλλόμενο ερώτημα αφορά τον κανονισμό του 1969, η απάντηση του Δικαστηρίου θα καλύπτει στην ουσία εξίσου τον κανονισμό 3820/85 του Συμβουλίου.

2. *Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου*

Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 9 Νοεμβρίου 1988.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις στις 14 Φεβρουαρίου 1989 η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από τον Jørgen Molde, στις 16 Φεβρουαρίου 1989 η Βρετανική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από την S. J. Hay, και την 1η Φεβρουαρίου 1989 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τους Johannes Buhl και Ricardo Gosalbo Bono, αντίστοιχα νομικό σύμβουλο και μέλος της νομικής υπηρεσίας.

Στις παρατηρήσεις της η Δανική Κυβέρνηση ζήτησε να εκδικαστεί η υπόθεση από την ολομέλεια του Δικαστηρίου.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

II — Περίληψη των γραπτών παρατηρήσεων που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

Η Δανική Κυβέρνηση συμφωνεί απόλυτα με τις παρατηρήσεις της Εισαγγελικής αρχής, όπως αναπτύχθηκαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Στηρίζεται στην αρχή ότι το κράτος μέλος έχει πλήρη ελευθερία δράσεως και μπορεί να θεσπίσει τους ποινικούς κανόνες που θεωρεί ως πλέον πρόσφορους, λαμβάνοντας υπόψη τις παραδόσεις της χώρας και την ποινική πολιτική της. Άρα, πρέπει να επιβάλλονται ανάλογες κυρώσεις για τις παραβάσεις του κοινοτικού δικαίου και τις παραβάσεις αντιστοίχων εθνικών διατάξεων.

Ο δανός νομοθέτης ήταν, επομένως, υποχρεωμένος να θεσπίσει κανόνες περί αντικειμενικής ευθύνης του εργοδότη, όσον αφορά τον αναφερόμενο στον κανονισμό χρόνο εργασίας και αναπαύσεως, διότι αυτό το ίδιο σύστημα ισχύει για τις παραβάσεις των νόμων της Δανίας (βλέπε τον δανικό νόμο περί του εργασιακού περιβάλλοντος).

Κατά τη Δανική Κυβέρνηση, το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι η θέσπιση κυρώσεων υπάγεται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών στην υπόθεση 203/80, Casati (Συλλογή 1981, σ. 2595). Παραπέμπει επίσης στο ψήφισμα της 20ής Δεκεμβρίου 1985, που αποτελεί επιβεβαίωση αυτής της αποκλειστικής αρμοδιότητας. Η θέσπιση κυρώσεων είναι και πρέπει να παραμείνει εθνική υπόθεση, διότι η ποινική πολιτική δεν έχει αποτελέσει το αντικείμενο διεθνούς συνεργασίας παρά μόνο σποραδικά και, επομένως, κάθε χώρα διατηρεί τις δικές της παραδόσεις όσον αφορά το είδος των κυρώσεων και το περιθώριο εκτιμήσεως των δικαστηρίων.

Η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η ποινική πολιτική μιας χώρας συνδέεται με τις εθνικές της πολιτιστικές παραδόσεις και συνήθειες· ότι, επομένως, έχει αποφασιστική σημασία για την εξέλιξη της κοινωνίας στο σύνολό της να μην αναιρείται εντελώς η δυνατότητα των κρατών μελών να έχουν ανεξάρτητη πολιτική στον τομέα αυτό. Η απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Απριλίου 1984, Von Colson και Kamann κατά Land Nordrhein-Westfalen (14/83, Συλλογή 1984, σ. 1891), επιβεβαιώνει ότι η υποχρέωση θεσπίσεως κυρώσεων βαρύνει μόνο τα κράτη μέλη. Εξάλλου, η απόφαση αυτή δέχεται ότι η επιλεγείσα κύρωση πρέπει να είναι αποτελεσματική, ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό και να ακολουθεί τον κανόνα της αντιστοιχίας μεταξύ των κυρώσεων για τις παραβάσεις των εθνικών κανόνων και των κυρώσεων για τις παραβάσεις των κοινοτικών κανόνων.

Ο δανικός νόμος 508, της 29ης Νοεμβρίου 1972, και η απόφαση 448, της 2ας Ιουνίου 1981, είναι σύμφωνοι προς τις εν λόγω αρχές.

Η πρόβλεψη αντικειμενικής ποινικής ευθύνης έχει ως σκοπό να παρακινήσει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα και μέτρα ελέγχου, κυρίως εκ μέρους των ασκούντων έργο επιβλέψεως μελών του προσωπικού. Η ανάγκη για λήψη προληπτικών μέτρων είναι ιδιαίτερα έντονη όταν η παράβαση, για την οποία επαπειλούνται κυρώσεις, δεν είναι τέτοιας φύσεως ώστε να οδηγήσει σε υποχρέωση αποζημιώσεως έναντι τρίτου. Σε μια τέτοια περίπτωση, η κύρωση συνίσταται αποκλειστικά στο πρόστιμο που

επιβάλλεται στον εργοδότη βάσει της αντικειμενικής του ευθύνης. Αυτός ο σκοπός προλήψεως συνάγεται επίσης εμμέσως από τη δυνατότητα επιβολής προστίμου σε νομικό πρόσωπο. Στην περίπτωση αυτή η αντικειμενική ευθύνη είναι η πλέον πρόσφορη, καθώς είναι συχνά δύσκολος ο καθορισμός του ατόμου ή των ατόμων που διέπραξαν την παράβαση. Εντούτοις πρέπει να σημειωθεί ότι, κανονικά, δεν επιβάλλεται πρόστιμο σε βάρος νομικού προσώπου με βάση αποκλειστικά την αντικειμενική ευθύνη, διότι η ευθύνη του εν λόγω προσώπου εξαρτάται από το γεγονός ότι ένα άτομο εντός της επιχειρήσεως (ο οδηγός στην υπό κρίση υπόθεση) επέδειξε, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, συγκεκριμένη συμπεριφορά σε σχέση με την διαπραχθείσα παράβαση.

Τέλος, σε απάντηση της κατηγορουμένης που ισχυρίστηκε ότι υφίσταται έλλειψη ομοιομορφίας στην εφαρμογή του κανονισμού, η Δανική Κυβέρνηση διατείνεται ότι ο κανονισμός αυτός καθορίζει μόνο ένα ελάχιστο επίπεδο κανόνων και ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι στόχος του είναι να μην περιέρχονται αδικαιολόγητα σε ευνοϊκότερη θέση ορισμένες επιχειρήσεις οι οποίες παραβαίνουν ατιμωρητί τις διατάξεις του.

Συνεπώς προτείνει να δοθεί η εξής απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα:

« Κανείς κανόνας του κοινοτικού δικαίου δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν διατάξεις προβλέπουσες την επιβολή κυρώσεων στον εργοδότη, ο υπάλληλος του οποίου παραβιάζει τον κανονισμό 543/69, έστω και αν δεν μπορεί να καταλογιστεί στον εργοδότη ότι διέπραξε την παράβαση εκ προθέσεως ή εξ αμελείας. »

Η *Βρετανική Κυβέρνηση* αντλεί τα επιχειρήματά της από την απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1977, Amsterdam Bulb κατά Produktschap voor Siergewassen (50/76, Sml. 1977, σ. 137), ισχυριζόμενη ότι, ελλείψει ειδικών διατάξεων στον κοινοτικό κανονισμό, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να αποφασίζουν για τις κατάλληλες κυρώσεις, τούτο δε επιβεβαιώνεται στην υπό κρίση υπόθεση από το κείμενο του άρθρου 18 του κανονισμού αυτού. Πάντως, τα θεσπιζόμενα μέτρα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις επιταγές της Συνθήκης, για τη λήψη τους δε πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ισχύουσες διατάξεις του εσωτερικού δικαίου.

Κατά τη Βρετανική Κυβέρνηση είναι σαφές ότι, βάσει του στόχου του κανονισμού και των σοβαρών κοινωνικών κινδύνων που επιδιώκει να αποτρέψει, απαιτείται οι κυρώσεις να επιβάλλονται τόσο στους εργοδότες όσο και στους οδηγούς, καθώς και ότι είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι ο κανονισμός 543/69 δεν αναφέρεται στις υποχρεώσεις των εργοδοτών με τόση σαφήνεια όπως ο κανονισμός 3820/85. Η φύση της ποινικής ευθύνης του εργοδότη πρέπει να είναι σύμφωνη προς την πολιτική που ακολουθεί το οικείο κράτος μέλος σε άλλους τομείς σχετικούς με την εκτέλεση εργασιών από έναν υπάλληλο για λογαριασμό του εργοδότη του, πράγμα το οποίο συμβαίνει στην περίπτωση της Δανίας.

Πράγματι, αν η Δανική Κυβέρνηση δεν είχε θεσπίσει αντικειμενική ποινική ευθύνη, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις του κοινοτικού δικαίου δεν θα ήταν ανάλογες προς τις παραβάσεις των εσωτερικών κανόνων της Δανίας, πράγμα το οποίο θα οδηγούσε σε διακύβευση του κύρους των κοινοτικών κανόνων.

Η Βρετανική Κυβέρνηση προτείνει στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα του Vestre Landsret ως εξής:

« Ούτε ο κανονισμός 543/69, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, ούτε οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικών διατάξεων κατά τις οποίες

επιβάλλονται ποινικές κυρώσεις στον εργοδότη οδηγού που παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 2, και του άρθρου 11 αυτού του κανονισμού περί χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως, έστω και αν δεν μπορεί να καταλογιστεί στον εργοδότη ότι διέπραξε την παράβαση εκ προθέσεως ή εξ αμελείας. »

Η *Επιτροπή* δεν δέχεται την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως ότι η θέσπιση κυρώσεων υπάγεται συστηματικά στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Στον τομέα αυτό προβλέπεται ρητά σχετική κοινοτική αρμοδιότητα από το άρθρο 87, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, για παράδειγμα, ασκείται δε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) 17/62, της 6ης Φεβρουαρίου 1962 (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25).

Η Κοινότητα έχει επίσης παρόμοια αρμοδιότητα στον τομέα των συγκοινωνιών δυνάμει του άρθρου 79, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Εντούτοις η Κοινότητα αποφάσισε να μην επιβάλλει η ίδια τις κυρώσεις για τις παραβάσεις του κανονισμού, αλλά να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν σχετικές κυρώσεις.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 18 του κανονισμού αφήνει στα κράτη μέλη την εξουσία επιλογής των ενδεδειγμένων κυρώσεων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι θα είναι ανάλογες προς τις ήδη προβλεπόμενες από την εθνική νομοθεσία. Θεωρεί ότι το θεσπισθέν από τη δανική νομοθεσία σύστημα είναι απολύτως σύμφωνο προς τον κανονισμό. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να θεσπίσουν την αντικειμενική ποινική ευθύνη του εργοδότη, οδηγός του οποίου παραβιάζει τα άρθρα 7 και 11 του κανονισμού, εφόσον κρίνουν ότι ένα τέτοιο σύστημα είναι πρόσφορο για τη διασφάλιση της τηρήσεως των εν λόγω διατάξεων, a fortiori δε όταν πρόκειται για σύστημα ευθύνης το οποίο ισχύει για τις παρόμοιες « εθνικές » παραβάσεις.

Επίσης η Επιτροπή αμφισβητεί τον ισχυρισμό ότι η θέσπιση αντικειμενικής ποινικής ευθύνης επεξέτεινε μονομερώς το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, εφόσον η φύση της επιβαλλομένης κυρώσεως δεν μεταβάλλει την υποχρέωση του εργοδότη. Ακόμα και αν υπήρχε διεύρυνση της υποχρεώσεως αυτής, η εν λόγω διεύρυνση θα ήταν αποδεκτή και θα βρισκόταν εντός του πλαισίου της διακριτικής εξουσίας την οποία ο κανονισμός παρέχει στα κράτη μέλη.

Τέλος, προς απάντηση στον ισχυρισμό της κατηγορουμένης περί της ανάγκης διασφαλίσεως της ενιαίας εφαρμογής του κανονισμού και της αποτροπής, με τον τρόπο αυτό, της στρεβλώσεως των όρων του ανταγωνισμού, η Επιτροπή διατείνεται ότι, ναι μεν εξακολουθεί να μην υφίσταται εναρμόνιση όσον αφορά τις κυρώσεις, τούτο όμως δεν οδηγεί σε νόθευση του ανταγωνισμού, διότι ο εκφοβισμός λόγω της απειλής επιβολής κυρώσεων και η οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγονται οι κυρώσεις αυτές εξακολουθούν να είναι κοινοί σε όλα τα κράτη μέλη, όποια και αν είναι η επιλεγείσα μορφή ευθύνης.

Η Επιτροπή προτείνει στο Δικαστήριο να δώσει την εξής απάντηση στο ερώτημα του Vestre Landsret:

« Ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές (καθώς και ο κανονισμός 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, που αφορά τις ίδιες δραστηριότητες όπως και ο προαναφερθείς κανονισμός, τον οποίο και αντικατέστησε) επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εθνικές διατάξεις κατά τις οποίες μπορούν να επιβάλλονται

κυρώσεις σε εργοδότη, οδηγός του οποίου παρέβη τα άρθρα 7, παράγραφος 2, και 11 του κανονισμού περί του χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως, έστω και αν δεν μπορεί να καταλογιστεί στον εργοδότη ότι διέπραξε την παράβαση αυτή εκ προθέσεως ή εξ αμελείας. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι, έστω και αν η Κοινότητα έχει την εξουσία θεσπίσεως ενός συστήματος κυρώσεων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, δεν άσκησε η ίδια την εξουσία αυτή, αλλά εξουσιοδότησε ρητά τα κράτη μέλη να ενεργήσουν σχετικά στο πλαίσιο της δικής τους έννομης τάξεως, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα χάρη στις προσπάθειες που καταβάλλονται προς υλοποίηση των στόχων του κανονισμού. »

Gordon Slynn
εισηγητής δικαστής