ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ WALTER VAN GERVEN

που αναπτύχθηκαν στις 19 Φεβρουαρίου 1991 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Όπως και η απόφαση C-326/88 [1], η παρούσα υπόθεση αφορά, κατ' ουσία, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών ως προς τις κυρώσεις με τις οποίες επιχειρείται να διασφαλιστεί η τήρηση των επιταγών του κοινοτικού δικαίου στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Ενώ η υπόθεση C-326/88 αφορούσε την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 [2], η παρούσα υπόθεση αφορά τον κανονισμό που τον αντικατέστησε, δηλαδή τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3820/85 [3] (στο εξής: κανονισμός). Ως προς τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, ο τελευταίος από τους ανωτέρω δύο κανονισμούς δεν επιφέρει, πάντως, σημαντικές τροποποιήσεις και, κατά συνέπεια, η προαναφερθείσα απόφαση της 10ης Ιουλίου 1990, στην υπόθεση C-326/88, διαγράφει σε μεγάλο βαθμό τις απαντήσεις που πρέπει να δοθούν στα προδικαστικά ερωτήματα.

Πραγματικά περιστατικά

2. Κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, του κανονισμού επιβάλλεται στα κράτη μέλη η υποχρέωση να θεσπίζουν τις διατάξεις που απαιτούνται για την εκτέλεση του εν λόγω κανονισμού· οι εκτελεστικές αυτές διατάξεις πρέπει, μεταξύ άλλων, να αναφέρονται στις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεως. Όπως συνάγεται από τη Διάταξη παραπομπής, στο Βέλγιο οι κυρώσεις αυτές απορρέουν από τον νόμο της 18ης Φεβρουαρίου 1969 [4], κηρύχθηκαν δε εφαρμοστέες στις περιπτώσεις παραβάσεως του κανονισμού 3820/85 με το βασιλικό διάταγμα της 13ης Μαΐου 1987 [5].

3. Στις 26 Οκτωβρίου 1988 ο Vandevenne υποβλήθηκε σε έλεγχο της τροχαίας στις Κάτω Χώρες ενώ οδηγούσε φορτηγό όχημα της ανώνυμης εταιρίας Wilms Transport. Κατά τον έλεγχο διαπιστώθηκε ότι δεν είχε τηρήσει τις περιόδους αναπαύσεως που προβλέπουν τα άρθρα 6 έως 8 του κανονισμού 3820/85. Στη Διάταξη παραπομπής διευκρινίζεται ότι ο Vandevenne « δεν αμφισβήτησε σοβαρά » τη διαπίστωση αυτή.

Βάσει αυτών των πραγματικών περιστατικών, η βελγική εισαγγελική αρχή κίνησε κατά του Vandevenne τη διαδικασία επιβολής ποινικών κυρώσεων, στο πλαίσιο της οποίας καλείται να αποφανθεί το παραπέμπον δικαστήριο, το politierechtbank te Hasselt (Βέλγιο). Κίνησε επίσης τη διαδικασία επιβολής ποινικών κυρώσεων κατά των Wilms και Mesotten, διοικητικό σύμβουλο και υπάλληλο της εταιρίας Wilms Transport, με την αιτιολογία ότι παρέλειψαν να λάβουν τα απαιτούμενα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν την εκ μέρους του Vandevenne τήρηση των περιόδων αναπαύσεως που

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ολλανδική.

1 — Απόφαση της 10ης Ιουλίου 1990, Hansen (Συλλογή 1990, σ. I-2911).

2 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1969, για την εναρμόνιση ορισμένων διατάξεων κοινωνικής φύσεως στον τομέα των οδικών μεταφορών (PB L 77, σ. 49).

3 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1).

4 — Νόμος περί μέτρων εκτελέσεως συνθηκών και διεθνών πράξεων στον τομέα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και των μεταφορών με πλωτά μέσα [*Moniteur belge* (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως του Βελγίου) της 4.4.1969].

5 — *Moniteur belge* της 4.6.1987.

επιβάλλουν τα άρθρα 6 έως 8 του κανονισμού. Η επιχείρηση Wilms Transport κλήθηκε να παραστεί ως αστικώς υπεύθυνη για τα πρόστιμα που θα επιβάλλονταν ενδεχομένως στους Wilms και Mosotten.

4. Η εισαγγελική αρχή προσάπτει, προφανώς, στους Wilms και Mesotten ότι παρέβησαν το άρθρο 15 του κανονισμού το οποίο ορίζει τα ακόλουθα:

« 1. Η επιχείρηση οργανώνει την εργασία των οδηγών με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωσή τους προς τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού καθώς και προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85.

2. Η επιχείρηση ελέγχει περιοδικά αν τηρούνται οι δύο αυτοί κανονισμοί. Αν διαπιστωθούν παραβάσεις, η επιχείρηση λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην επαναληφθούν. »

Κατά την ενώπιον του politierechtbank διαδικασία ανέκυψε διαφωνία ως προς τον χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών που προσάπτονται στους Wilms και Mesotten. Το παραπέμπον δικαστήριο έκρινε ενδεδειγμένο να υποβάλει σχετικώς τρία ερωτήματα.

Η έννοια της « επιχειρήσεως »

5. Το πρώτο ερώτημα αναφέρεται στην ακριβή έννοια του όρου « επιχείρηση », που χρησιμοποιείται στο άρθρο 15 του κανονισμού 3820/85, το οποίο παρατέθηκε ανωτέρω.

Ως προς τον ορισμό της έννοιας « επιχείρηση », γενικώς, η Επιτροπή και η Γερμανική Κυβέρνηση παραπέμπουν στον ορισμό που διατύπωσε το Δικαστήριο στις αποφάσεις Klöckner και Hoesch [6] και Mannesmann [7], κατά τον οποίο « η επιχείρηση αποτελεί ενιαία οργάνωση στοιχείων προσωπικών, υλικών και αύλων, που προσαρτώνται σε νομικώς αυτοτελές υποκείμενο, με την οποία επιδιώκεται κατά τρόπο διαρκή η επίτευξη συγκεκριμένου οικονομικού σκοπού ». Σε πρόσφατη ανακοίνωσή της, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ελέγχου των συγκεντρώσεων επιχειρήσεων [8], η Επιτροπή όρισε την επιχείρηση κατά τρόπο παραπλήσιο ως « οργανωμένο σύνολο ανθρωπίνων και υλικών μέσων για τη διαρκή επιδίωξη συγκεκριμένου οικονομικού σκοπού » [9].

Προβαίνοντας στον ορισμό του όρου « επιχείρηση », βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου, η Επιτροπή και η Γερμανική Κυβέρνηση στηρίζονται στην ιδέα ότι η έννοια αυτή υπάγεται στο κοινοτικό δίκαιο και ότι, επομένως, το περιεχόμενό της δεν μπορεί να εξαρτάται από ορισμούς που υφίστανται στα διάφορα κράτη μέλη. Συμμερίζομαι την άποψη αυτή. Εξάλλου, μπορούμε να αποδεχθούμε τον προτεινόμενο ορισμό. Μολονότι ο ορισμός αυτός διαμορφώθηκε στο πλαίσιο του συστήματος ΕΚΑΧ περί εξισωτικής εισφοράς παλαιοσιδήρου, καθώς και στο πλαίσιο της εφαρμογής

6 — Απόφαση της 13ης Ιουλίου 1962, 17/61 και 20/61 (Jurispr. 1962, σ. 615, 646).

7 — Απόφαση της 13ης Ιουλίου 1962, 19/61 (Jurispr. 1962, σ. 675, 705).

8 — Ανακοίνωση σχετική με συγκεντρώσεις και συνεργασία επιχειρήσεων, κατά τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο συγκεντρώσεων επιχειρήσεων (ΕΕ 1990, C 203, σ. 10).

9 — Βλ. σημείο 8 της εν λόγω ανακοινώσεως.

των κανόνων του ανταγωνισμού στις κοινές επιχειρήσεις, ωστόσο, φρονώ ότι τίποτα δεν εμποδίζει τη χρησιμοποίηση αυτού του (γενικού) ορισμού και στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Βεβαίως, εξυπακούεται ότι η νομική μορφή της επιχειρήσεως (μονοπρόσωπη επιχείρηση, εταιρία ή ίδρυμα) δεν έχει καμία σημασία.

6. Ωστόσο, ο γενικός αυτός ορισμός πρέπει να προσαρμοστεί προς τον ειδικό ρόλο της έννοιας επιχείρηση στο πλαίσιο του συγκεκριμένου κανονισμού και, ειδικότερα, στο πλαίσιο του άρθρου 15. Με τη διάταξη αυτή σκοπείται να διασφαλιστεί ότι οι εργοδότες θα παράσχουν τη δυνατότητα στους απασχολουμένους από αυτούς οδηγούς αυτοκινήτων να τηρούν τους κανόνες του κανονισμού και ότι θα τους παρακινήσουν να συμμορφώνονται προς τους κανόνες αυτούς. Αυτό τόνισε το Δικαστήριο στην απόφαση Cagnon και Taquet του 1975 [10]. Στην απόφαση αυτή το Δικαστήριο υπογράμμισε ότι ο κανονισμός 543/69, τον οποίον αντικατέστησε ο κανονισμός 3820/84, επιβάλλει « στον εργοδότη που εκμεταλλεύεται υπηρεσία οδικών μεταφορών » την υποχρέωση να λαμβάνει τα μέτρα που απαιτούνται προκειμένου να δώσει τη δυνατότητα στα μέλη του πληρώματος να επωφελούνται από τις προβλεπόμενες περιόδους ημερήσιας αναπαύσεως [11]. Στο άρθρο 15 του κανονισμού (το οποίο, όπως παρατήρησε η Επιτροπή, « κωδικοποιεί » τα συμπεράσματα της αποφάσεως Cagnon και Taquet) δεν γίνεται λόγος για « εργοδότη που εκμεταλλεύεται υπηρεσία οδικών μεταφορών », αλλά χρησιμοποιείται ο ακόμη ευρύτερος όρος « επιχείρηση ». Η διαφορά δεν είναι απλώς λεκτική. Κατά την άποψή μου, ο όρος « επιχείρηση » του άρθρου 15 περιλαμβάνει όλα τα πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που έχουν σχέση προστήσαντος ως προς τον οδηγό, ανεξάρτητα από το αν είναι εργοδότες του κατά την έννοια του εργατικού δικαίου. Η απόφαση Dufour του 1977 [12] επιβεβαίωσε την άποψη αυτή. Στην απόφαση αυτή, το Δικαστήριο τόνισε ότι η « επιχείρηση », στην οποία ο κανονισμός 543/69 επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις [13], είναι η μεταφορική επιχείρηση και όχι η επιχείρηση (παροχής προσωρινής απασχολήσεως) η οποία προμηθεύει έναντι αμοιβής εργατικό δυναμικό στη μεταφορική επιχείρηση (μολονότι η τελευταία μπορεί, ανάλογα με την εφαμροστέα εθνική νομοθεσία, να θεωρηθεί ως « εργοδότης » των μελών του πληρώματος). Πράγματι, το Δικαστήριο έκρινε ότι η μεταφορική επιχείρηση καθορίζει το προς οδήγηση όχημα, το ακολουθητέο δρομολόγιο, καθώς και τις περιόδους οδηγήσεως και αναπαύσεως [14], και κατά συνέπεια μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι αυτή έχει την εξουσία και, κατά προέκταση, την ευθύνη για τη διασφάλιση της τηρήσεως των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο κανονισμός 543/69 [15].

Κατά συνέπεια, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι αποδέκτης των υποχρεώσεων που επιβάλλονται με το άρθρο 15 είναι η επιχείρηση εκείνη η οποία ασκεί τη μεταφορική δραστηριότητα, δεδομένου ότι αυτή έχει την εξουσία να οργανώνει και να ελέγχει την εργασία των μελών του πληρώματος. Η φύση της νομικής σχέσεως μεταξύ της εν λόγω επιχειρήσεως και των μελών του πληρώματος δεν έχει καμία σημασία: δεν έχει σημασία αν η μεταφορική επιχείρηση χρησιμοποιεί μέλη πληρώματος που είναι υπάλληλοί της ή μέλη πληρώματος που θέτει στη διάθεσή της επιχείρηση προσωρινής απασχολήσεως ή ακόμη μέλη πληρώματος ανεξάρτητα, τα οποία όμως χρησιμοποιούν υλικά μέσα ανήκοντα στη μεταφορική επιχείρηση (ή ακόμα δικά τους υλικά μέσα) ακολουθώντας τις οδηγίες της μεταφορικής επιχειρήσεως.

10 — Απόφαση της 18ης Φεβρουαρίου 1975 (Jurispr. 1975, σ. 171).

11 — Βλ. σημείο 10.

12 — Απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1977, 76/77 (Jurispr. 1977, σ. 2485).

13 — Η υπόθεση Dufour αφορούσε την υποχρέωση που επιβάλλει το άρθρο 14 του κανονισμού 543/69 εκδόσεως « ατομικού βιβλιαρίου ελέγχου » (προγόνου του σημερινού ταχυγράφου) στα μέλη του πληρώματος.

14 — Βλ. απόφαση Dufour, σκέψη 15.

15 — Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο στην απόφαση Dufour, δεν αντιβαίνει προς το συμπέρασμα αυτό ότι η ειδική υποχρέωση για την οποία επρόκειτο στην περίπτωση εκείνη, δηλαδή της χορηγήσεως « ατομικών βιβλιαρίων ελέγχου », μπορούσε κατ' εξαίρεση να βαρύνει την επιχείρηση προσωρινής απασχολήσεως εάν η εθνική νομοθεσία το προέβλεπε ρητώς (βλ. σημείο 16 της αποφάσεως).

Υποχρεωτική ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων;

7. Μολονότι, όπως υπογράμμισα ανωτέρω, το άρθρο 15 επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις στην « επιχείρηση », η δε εισαγγελική αρχή υποστηρίζει ότι στην προκειμένη περίπτωση υπήρξε παράβαση των υποχρεώσεων αυτών, η ποινική διαδικασία κινήθηκε όχι κατά της επιχειρήσεως Wilms Transport, αλλά κατά των Wilms και Mesotten, διευθύνοντος συμβούλου και υπαλλήλου, αντιστοίχως, της εν λόγω επιχειρήσεως. Η ενέργεια αυτή υπήρξε σύμφωνη προς την αρχή της corpora delinquere non possunt, η οποία ισχύει στο Βέλγιο. Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, δεν μπορούν να επιβληθούν προσωπικώς κυρώσεις ποινικής φύσεως σε νομικό πρόσωπο· για αξιόποινες πράξεις, καταλογιζόμενες σε νομικό πρόσωπο, μπορεί να κινηθεί ποινική διαδικασία μόνο κατά των φυσικών προσώπων τα οποία, ως προς τις πράξεις αυτές, αναλαμβάνουν την πραγματική ευθύνη της δραστηριότητας της επιχειρήσεως. Το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά, σχετικώς, αν ο κανονισμός εισάγει την αρχή της ποινικής ευθύνης των νομικών προσώπων στην εσωτερική νομοθεσία των κρατών μελών, αν δηλαδή επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να επιβάλλουν οπωσδήποτε τις προβλεπόμενες στο άρθρο 17 του κανονισμού κυρώσεις στην « επιχείρηση », ακόμα και στην περίπτωση που έχει τη μορφή νομικού προσώπου.

8. Συντάσσομαι με την άποψη που υποστήριξαν οι Κυβερνήσεις της Ιταλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, κατά την οποία η απάντηση στο ερώτημα αυτό έχει ήδη δοθεί κατά μέγα μέρος με την προαναφερθείσα απόφαση C-326/88 [16]. Στην απόφαση εκείνη το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι ως προς τις κυρώσεις που επιβάλλει ο κανονισμός, τα κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως το οποίο, βεβαίως, συνδέεται με δύο προϋποθέσεις, δυνάμει του άρθρου 5 της Συνθήκης ΕΟΚ: πρώτον, οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι οι κυρώσεις θα χαρακτηρίζονται από αποτελεσματικότητα, αποτρεπτικότητα και αναλογικότητα [17], δεύτερον, οφείλουν να επιβάλλουν κυρώσεις για παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου υπό τους ίδιους όρους που επιβάλλουν κυρώσεις για παραβιάσεις της εθνικής νομοθεσίας που είναι αναλόγου φύσεως και σημασίας [18]. Το κοινοτικό δίκαιο αφήνει τα κράτη μέλη ελεύθερα να επιλέξουν τα μέσα που προσφέρονται για την επίτευξη αυτών των σκοπών. Μπορούν να επιλέξουν μεταξύ κυρώσεων ποινικών, διοικητικών ή καθαρώς αστικών. Μπορούν να αποφασίσουν να επιβάλουν τις κυρώσεις αυτές στην « επιχείρηση », ή σε ορισμένες περιπτώσεις, στους συμβούλους και στα μέλη του προσωπικού της επιχειρήσεως τα οποία, ως προς τη συγκεκριμένη παραβίαση, φέρουν την πραγματική ευθύνη της συγκεκριμένης δραστηριότητας της επιχειρήσεως. Κατά συνέπεια, εφόσον εθνική κανονιστική ρύθμιση περί των κυρώσεων ανταποκρίνεται στις προαναφερθείσες υποθέσεις, ούτε το άρθρο 17 του κανονισμού, ούτε το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΟΚ, επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να καθιστούν τα νομικά πρόσωπα, στα οποία μπορεί να καταλογιστεί παραβίαση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 15 του κανονισμού, προσωπικώς υπεύθυνα από πλευράς ποινικού δικαίου.

Έκταση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 15

9. Τέλος, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν οι επιβαλλόμενες με το άρθρο 15 υποχρεώσεις αποτελούν υποχρεώσεις μέσου ή υποχρεώσεις αποτελέσματος. Η έκφραση « υποχρέωση αποτελέσματος » σημαίνει ότι θα μπορούσαν να επιβληθούν κυρώσεις κατά επιχειρήσεως *μόνο για τον λόγο* ότι οδηγός παρέβη μία από τις

16 — Βλ. σημείωση 1.

17 — Βλ. σκέψη 17 της αποφάσεως η οποία παραπέμπει στην απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 1989, 68/88, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 1989, σ. 2965).

18 — Βλ. σκέψεις 17 και 18.

διατάξεις του κανονισμού, χωρίς δηλαδή να χρειάζεται να αποδειχθεί οποιαδήποτε πρόθεση ή αμέλεια της επιχειρήσεως. Σε όσα κράτη μέλη επέλεξαν την επιβολή ποινικών κυρώσεων για την περίπτωση παραβιάσεως των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 15, η ερμηνεία αυτή του άρθρου 15 συνεπάγεται τη θέσπιση συστήματος αντικειμενικής ποινικής ευθύνης της επιχειρήσεως.

Οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο συγκλίνουν ως προς το σημείο αυτό: το άρθρο 15 δεν έχει ως σκοπό την επιβολή μιας τέτοιας εκτάσεως υποχρεώσεως στην επιχείρηση. Το ίδιο πιστεύω και εγώ. Το άρθρο 15, παράγραφος 1, επιβάλλει στην επιχείρηση την υποχρέωση να οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να *είναι δυνατή* η συμμόρφωσή τους προς τις διατάξεις του κανονισμού και του κανονισμού 3821/85. Κατά την παράγραφο 2, η επιχείρηση *ελέγχει* περιοδικά αν τηρούνται οι δύο αυτοί κανονισμοί· αν διαπιστωθούν παραβάσεις η επιχείρηση *λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα* ώστε να μην επαναληφθούν. Από το γράμμα των εν λόγω διατάξεων προκύπτει ότι πρόκειται για υποχρέωση λήψεως όλων των απαιτουμένων μέτρων ώστε να μην υποπίπτουν σε παραβάσεις οι οδηγοί (πρόκειται δηλαδή για « υποχρέωση μέσου ») και όχι για υποχρέωση η μη τήρηση της οποίας εκ μέρους της επιχειρήσεως θεωρείται δεδομένη από τη στιγμή που διαπιστώνεται ότι ένας από τους οδηγούς παρέβη διάταξη του κανονισμού.

10. Επιβάλλεται σχετικώς να υπογραμμιστεί η διάκριση μεταξύ, αφενός μεν, της υποχρεώσεως που επιβάλλεται σε κοινοτικό επίπεδο, αφετέρου δε, της εξουσίας των κρατών μελών να επιβάλουν κυρώσεις για μη τήρηση της εν λόγω υποχρεώσεως. Η διάκριση αυτή είναι σημαντική, καθόσον η αρμοδιότητα των κρατών μελών να επιλέγουν τα μέσα αποδείξεως και τις κυρώσεις μπορεί να έχει σημαντική επιρροή ως προς τον τρόπο που η τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο κανονισμός μπορεί να διασφαλιστεί στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Στην απόφαση C-326/88 [19] τονίστηκε επίσης ότι σύστημα « αντικειμενικής ποινικής ευθύνης » (δυνάμει του οποίου θα μπορούσε να επιβληθεί πρόστιμο στον εργοδότη ενός οδηγού ο οποίος παραβιάζει τις σχετικές με την οδήγηση και την ανάπαυση διατάξεις), παρόμοιο αυτού που ισχύει στη Δανία, δεν διευρύνει, *αυτό καθεαυτό*, το πεδίο εφαρμογής του (προγενεστέρου του) κανονισμού 3820/85, παρόμοια δε ποινική τεχνική δεν αντιβαίνει προς το άρθρο 15 του κανονισμού [20], ούτε στις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου [21]. Είναι προφανές ότι μια τέτοια ποινική ευθύνη, σχεδόν « αυτόματη », του εργοδότη αποτελεί ισχυρό κίνητρο για τον εν λόγω εργοδότη να διασφαλίζει μονίμως ότι οι υπάλληλοί του τηρούν τις διατάξεις του κανονισμού και να εφαρμόζει ενεργό πολιτική προλήψεως των παραβάσεων. Αντιθέτως, σε αρκετά άλλα κράτη μέλη, κύρωση ποινική, διοικητική ή αστική, δεν μπορεί να επιβληθεί παρά μόνο υπό την προϋπόθεση ότι υπήρξε τουλάχιστον αμέλεια και/ή η παράβαση μπορεί να καταλογιστεί στο πρόσωπο που πρόκειται να υποστεί τις κυρώσεις. Η επιλογή μεταξύ των διαφόρων αυτών τρόπων κυρώσεως εναπόκειται στα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της αρμοδιότητός τους για την επιβολή των προβλεπομένων από τον κανονισμό κυρώσεων. Δεν αποκλείεται, βεβαίως, τέτοιες διαφορές μεταξύ των επί μέρους μεθόδων επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 15 να έχουν στην πράξη ως αποτέλεσμα την κατά διαφορετικό τρόπο τήρηση των υποχρεώσεων αυτών και την κατά διαφορετικό τρόπο εξασφάλιση της τηρήσεώς τους, σε δικαστικό επίπεδο. Αυτό αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια της ελλείψεως εναρμονίσεως, σε κοινοτικό επίπεδο, των κυρώσεων που πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεως του κανονισμού.

19 — Προαναφερθείσα, σημείωση 1.

20 — Βλ. σκέψεις 9 έως 12.

21 — Βλ. σκέψεις 13 έως 19.

Πρόταση

11. Βάσει των ανωτέρω, προτείνω να δοθούν οι ακόλουθες απαντήσεις στα ερωτήματα που υπέβαλε προδικαστώς το politierechtbank te Hasselt:

« 1) Ο όρος « επιχείρηση », που χρησιμοποιείται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2038/85 αναφέρεται σε αυτοτελές υποκείμενο δικαίου, ανεξαρτήτως της νομικής του μορφής, το οποίο ασκεί, κατά τρόπο διαρκή, δραστηριότητα εμπίπτουσα στον κανονισμό, χρησιμοποιώντας ανθρώπινους και υλικούς πόρους, το οποίο έχει τη δυνατότητα να οργανώνει και να ελέγχει την εργασία των οδηγών και των μελών του πληρώματος, ανεξάρτητα από τη φύση της εννόμου σχέσεως μεταξύ του ιδίου, αφενός, και των οδηγών και των μελών του πληρώματος, αφετέρου.

2) Ούτε κατά το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 ούτε κατά το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΟΚ απαιτείται νομικό πρόσωπο, το οποίο υποχρεούται να τηρεί τις επιβαλλόμενες με το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 υποχρεώσεις, να θεωρείται προσωπικώς ως ποινικώς υπεύθυνο για τη μη τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων.

3) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 δεν απαιτεί ούτε εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν σύστημα αντικειμενικής ευθύνης προκειμένου να διασφαλίσουν την τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλει στην επιχείρηση το άρθρο 15 του εν λόγω κανονισμού ».