

Odkaz:

Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 1990, Anklagemyndigheden proti Hansen & Søn I/S, věc C-326/88, Recueil 1990, s. I-2911¹

Klíčová slova:

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Vestre Landsret – Dánsko – Sankce za porušení práva Společenství – Objektivní trestní odpovědnost – Nařízení (EHS) č. 543/69

Předmět:

O výkladu nařízení Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (neoficiální překlad) (Úř. věst. L 77, s. 49)

Skutkové okolnosti:

I – Skutkový stav a řízení

1. Právní rámec a skutkové okolnosti sporu v původním řízení

Článek 7 nařízení (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 (dále jen „nařízení“) se týká doby řízení u řidičů některých vozidel. Podle jeho odstavce 2:

„Celková doba řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku (dále nazývaná ‚denní doba řízení‘) nesmí přesáhnout 8 hodin.“

Článek 11 stanoví povinné denní doby odpočinku. Jeho odstavec 1 stanoví, že:

„Každý člen osádky zajišťující přepravu zboží musí mít denní dobu odpočinku nejméně 11 po sobě následujících hodin v průběhu 24 hodin předcházejících každé době, kdy vykonává některou z činností uvedených v čl. 14 odst. 2 písm. c) a d).“

Ustanovení čl. 14 odst. 2 písm. c) odkazuje na doby řízení a čl. 14 odst. 2 písm. d) odkazuje na jiné doby přítomnosti v práci. Článek 13 dovoluje členským státům, aby u osádek vozidel registrovaných na jejich území uplatňovaly vyšší minima nebo nižší maxima než ta, která stanoví mimo jiné články 7 a 11. Článek 18 nařízení stanoví, že členské státy mají přijmout ustanovení nezbytná k jeho provedení, a zejména sankce použitelné v případě porušení.

Článek 1 odst. 1 dánského zákona č. 508 ze dne 29. listopadu 1972 provádějícího dotyčné nařízení zmocnil ministra práce, aby přijal nezbytná ustanovení. Článek 2 tohoto zákona ve svém odstavci 1 ministra zmocňuje, aby rozhodl, že porušení předpisů Společenství mají být trestána pokutou, a v odstavci 2 stanoví, že podle dotyčných ustanovení lze uložit zaměstnavateli pokutu za porušení předpisů spáchaná zaměstnanci podniku, i když porušení nelze přičíst úmyslu nebo nedbalosti na straně zaměstnavatele. Tento systém trestní odpovědnosti odpovídá obecně platným dánským pravidlům o ochraně pracovního prostředí. Vyhláškou č. 448 ze dne 2. června 1981 ministr práce využil uvedené možnosti a stanovil, v článku 9, že za porušení článků 7 a 11 nařízení může být zaměstnavateli uložena pokuta na základě objektivní odpovědnosti.

V březnu 1984 bylo při kontrole, kterou provedla nizozemská policie v Denekampu v Nizozemsku, zjištěno, že řidič, který je zaměstnancem obžalované, porušil čl. 7 odst. 2 a článek 11 nařízení č. 543/69. Jako obviněný před okresním soudem v Graastenu v Dánsku přiznal, že se dopustil skutků, které mu byly vytýkány, a byl odsouzen k pokutě. Jeho

¹ Jednací jazyk: dánština

zaměstnavatelka, obžalovaná, byla při stejné příležitosti uznána trestně odpovědnou za spáchaná protiprávní jednání a byla rovněž odsouzena k pokutě. Obžalovaná se odvolala k Vestre Landsret, k soudu, u kterého je tato věc nyní projednávána.

Je nesporné mezi účastníky a uznáno ze strany Landsret, že dotyčný zaměstnanec porušil články 7 a 11 nařízení a že obžalovaná nespáchala žádné porušení předpisů úmyslně ani z nedbalosti.

Obžalovaná požadovala zastavení stíhání s tím, že objektivní trestní odpovědnost zaměstnavatele není slučitelná s nařízením. Uplatňovala, že povinnosti zaměstnavatele se omezují na organizování práce jeho řidičů tak, aby jim bylo umožněno vyhovět požadavkům nařízení, na pravidelné kontroly dodržování nařízení a v případě, že byla zjištěna porušení, na přijetí nezbytných opatření, aby se zabránilo jejich opakování. Tato povinnost odpovídá výslovnému znění článku 15 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 370, s. 1), které s účinností ode dne 29. září 1986 nahradilo nařízení č. 543/69 a jež je podle obžalované pouhým přesnějším vyjádřením pravidel, která platila již na základě dřívějšího nařízení. Článek 9 dánské vyhlášky č. 448 překračuje meze těchto povinností, a v důsledku toho nemůže za svůj právní základ brát článek 13 nařízení.

Obžalovaná dále tvrdila, že dánský přístup ohrožuje uplatňování jednotných pravidel uvnitř Společenství, a mohl by proto narušit podmínky hospodářské soutěže, což by bylo v rozporu s jedním z hlavních cílů nařízení. Závěrem zdůraznila, že odsouzení za porušení nařízení by případně mohlo vést k odnětí povolení nezbytného pro provozovatele dopravy.

Státní zastupitelství před Landsret uplatňovalo, že podle základní zásady práva Společenství spadá stanovení sankcí výhradně do pravomoci členských států. Tuto zásadu v tomto případě potvrzuje článek 18 nařízení, jehož znění převzal článek 17 nařízení č. 3820/85, a skutečnost, že usnesení ze dne 20. prosince 1985 o zlepšení uplatňování sociálních předpisů v oblasti silniční dopravy (Úř. věst. C 348, s. 1) bylo přijato společně Radou a zástupci členských států, protože stanovení sankcí je záležitost, která přesahuje pravomoci orgánů Společenství. Nicméně svobodnou volbu členských států, pokud jde o sankce za porušení práva Společenství, omezují dvě kritéria: zvolené sankce musí být účinné a musí odpovídat sankcím stanoveným za porušení srovnatelných ustanovení vnitrostátního práva.

Slučitelnost čistě objektivní odpovědnosti zaměstnavatele, jehož zaměstnanec se dopustil porušení nařízení, s právní úpravou Společenství má značný význam pro spor probíhající před Landsret; proto tento soud svým rozhodnutím ze dne 28. ledna 1988 položil Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání nařízení (EHS) č. 543/69 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, ve znění pozdějších předpisů, použití vnitrostátních ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli, jehož řidič porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 nařízení týkající se doby řízení a doby odpočinku, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému nebo nedbalostnímu jednání zaměstnavatele?“

Landsret zdůraznil, že i když byla otázka položena v souvislosti s nařízením z roku 1969, odpověď Soudního dvora bude mít v podstatě stejné účinky i ohledně nařízení Rady č. 3820/85.

2. Řízení před Soudním dvorem

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla zapsána v kanceláři Soudního dvora dne 9. listopadu 1988.

V souladu s článkem 20 Protokolu o statutu Soudního dvora Evropských společenství písemná vyjádření předložily dne 14. února 1989 dánská vláda, zastoupená Jørgenem

Moldem, jako zmocněncem, dne 16. února 1989 britská vláda, zastoupená S. J. Hay, jako zmocněnkyní, a dne 1. února 1989 Komise Evropských společenství, zastoupená Johannesem Buhlem, právním poradcem, a Ricardem Gosalbem Bonem, členem jejího právního oddělení, jako zmocněnci.

Ve svém vyjádření dánská vláda požádala, aby záležitost byla přezkoumána Soudním dvorem na plenárním zasedání.

Po vyslechnutí zprávy soudce zpravodaje a stanoviska generálního advokáta Soudní dvůr rozhodl o zahájení ústní části řízení bez dokazování.

II – Shrnutí písemných vyjádření předložených Soudnímu dvoru

Dánská vláda se plně připojuje ke stanovisku státního zastupitelství, jak bylo vyloženo před předkládajícím soudem. Státní zastupitelství vychází z předpokladu, že každý členský stát má plnou svobodu jednání a může stanovit podmínky trestní odpovědnosti, které se jeví jako nejvhodnější z hlediska specifických tradic dané země a její trestněprávní politiky. Vzhledem k tomu musí být porušení práva Společenství a porušení obdobných vnitrostátních ustanovení trestána stejným způsobem.

Dánský zákonodárce má tedy povinnost přijmout pravidla týkající se objektivní odpovědnosti zaměstnavatele, co se týče doby práce a doby odpočinku uvedených v nařízení, neboť tentýž systém platí pro porušení dánských pravidel (viz dánský zákon o pracovním prostředí).

Podle dánské vlády Soudní dvůr ve věci 203/80, *Casati* (Recueil 1981, s. 2595), připustil, že stanovení sankcí spadá do pravomoci členských států. Tato vláda se odvolává rovněž na usnesení ze dne 20. prosince 1985 jako potvrzení této výlučné pravomoci. Stanovení sankcí je a musí zůstat vnitrostátní otázkou, protože trestněprávní politika byla pouze zřídka kdy předmětem mezinárodní spolupráce, a každá země si tedy ponechává svou tradici, pokud jde o výši sankcí a prostor pro uvážení přiznaný soudu.

Dánská vláda se domnívá, že trestněprávní politika země je spojena s její národní kulturou, a je tedy klíčové pro rozvoj společnosti jako celku, aby možnost členských států sledovat v tomto směru nezávislou politiku nebyla zcela odstraněna. Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. dubna 1984, *Von Colson a Kamann v. Land Nordrhein-Westfalen* (14/83, Recueil, s. 1891), potvrzuje, že povinnost stanovit sankci tíží jen členské státy samotné. Tento rozsudek ostatně zdůrazňuje, že zvolená sankce musí být účinná, přiměřená a v souladu s pravidlem, že sankce za porušení vnitrostátních pravidel a sankce za porušení pravidel Společenství si musí odpovídat.

Dánský zákon č. 508 ze dne 29. listopadu 1972 a vyhláška č. 448 ze dne 2. června 1981 jsou v souladu s těmito zásadami.

Zavedení objektivní trestní odpovědnosti má za cíl pobídnout k přijetí kontrolních postupů a preventivních opatření v dotčených podnicích, zvláště ze strany kontrolního personálu. Tato starost o prevenci je obzvláště důležitá tam, kde je nepravděpodobné, že by trestané protiprávní jednání vedlo k povinnosti náhrady škody vůči třetí osobě. V takovém případě sankce spočívá pouze v pokutě uložené zaměstnavateli na základě jeho objektivní odpovědnosti. Tento účel prevence předpokládá také možnost uložit pokutu právnické osobě; v takovémto případě se objektivní odpovědnost jeví jako zvláště vhodná, neboť je často složité zjistit toho nebo ty, kteří byli původci protiprávního jednání. Je však třeba podotknout, že právnické osobě se zpravidla neukládá pokuta na čistě objektivním základě, protože takováto odpovědnost závisí na skutečnosti, že určitá osoba uvnitř podniku (v daném případě řidič) se

dopustila úmyslného nebo nedbalostního jednání spojeného se spáchaným porušením předpisů.

Konečně, v odpovědi na argument obžalované ohledně nedostatku jednotnosti v uplatňování nařízení dánská vláda poznamenává, že nařízení stanoví pouze minimální pravidla a že jeho účel může být chápán jako snaha zabránit tomu, aby některé podniky požívaly neodůvodněné výhody spočívající v beztrestnosti porušování jeho ustanovení.

Navrhuje tedy, aby na předběžnou otázku byla dána tato odpověď:

„Právo Společenství neobsahuje pravidla, která brání tomu, aby členský stát přijal ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli, jehož zaměstnanec poruší nařízení č. 543/69, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému nebo nedbalostnímu jednání zaměstnavatele.“

Britská vláda čerpá argumentaci z rozsudku Soudního dvora ze dne 2. února 1977, *Amsterdam Bulb v. Produktschap voor Siergewassen* (50/76, Recueil, s. 137), na podporu svého názoru, že při neexistenci zvláštních ustanovení v dotyčném nástroji Společenství se mohou členské státy svobodně rozhodnout, jaké sankce jsou přiměřené, a to je v tomto případě potvrzeno formulací článku 18 nařízení. Zvolená opatření však musí být v souladu s požadavky Smlouvy a musí brát v úvahu stávající ustanovení vnitrostátního práva.

Podle britské vlády je zřejmé, že účel nařízení a vážná sociální nebezpečí, kterým se snaží čelit, vyžadují ukládání účinných sankcí jak zaměstnavatelům, tak řidičům; skutečnost, že nařízení č. 543/69 je ohledně povinností zaměstnavatelů méně výslovné než nařízení č. 3820/85, není významná. Povaha trestní odpovědnosti zaměstnavatele musí být konzistentní s politikou, kterou dotyčný členský stát sleduje v jiných oblastech týkajících se plnění úkolů zaměstnancem pro jeho zaměstnavatele, jako je tomu v Dánsku.

Jestliže by totiž dánská vláda nezavedla objektivní trestní odpovědnost, sankce za porušení práva Společenství by nebyly ve stejné rovině jako sankce za porušení dánských vnitrostátních pravidel, což by oslabilo autoritu pravidel Společenství.

Britská vláda vyzývá Soudní dvůr, aby na předběžnou otázku *Vestre Landsret* odpověděl takto:

„Nařízení č. 543/69 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, ve znění pozdějších předpisů, nebrání použití vnitrostátních ustanovení, podle nichž zaměstnavatel, jehož řidič porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 nařízení týkající se doby řízení a doby odpočinku, podléhá trestní sankci, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému nebo nedbalostnímu jednání zaměstnavatele.“

Komise nepřijímá tvrzení dánské vlády, že stanovení sankcí systematicky spadá do pravomoci členských států; pravomoc Společenství v této oblasti je výslovně stanovena například v čl. 87 odst. 2 Smlouvy o EHS a je fakticky vykonávána na základě nařízení (EHS) č. 17/62 ze dne 6. února 1962 (Úř. věst. z 21. 2. 1962, s. 204).

V oblasti dopravy je Společenství takováto pravomoc udělena ustanovením čl. 79 odst. 2 Smlouvy. Společenství se však rozhodlo, že sankce za porušení nařízení nebude ukládat samo, nýbrž že uloží povinnost členským státům, aby tyto sankce stanovily.

Komise soudí, že článek 18 nařízení přenechává členským státům pravomoc určit, jaké sankce jsou vhodné, pod podmínkou, že budou odpovídat tomu, co se stanoví jinde ve vnitrostátních právních předpisech. Podle jejího názoru je systém zavedený dánskými právními předpisy plně v souladu s nařízením. Členské státy mohou svobodně založit objektivní trestní odpovědnost zaměstnavatele, jehož řidič porušil články 7 a 11 nařízení, pokud se domnívají, že takový režim může zajistit dodržování dotyčných ustanovení, zvláště když se předmětný druh odpovědnosti uplatňuje i u obdobných porušení vnitrostátních předpisů.

Komise rovněž odmítá, že zavedení objektivní odpovědnosti jednostranně rozšířilo rozsah působnosti nařízení, protože povaha uložené sankce neovlivňuje povinnost zaměstnavatele. I kdyby byly meze této povinnosti rozšířeny, toto rozšíření by bylo přijatelné a v souladu s diskrečními pravomocemi, které nařízení uděluje členským státům.

Konečně, v odpověď na argument obžalované ohledně nutnosti zajistit jednotné uplatňování nařízení a zabránit tak narušení podmínek hospodářské soutěže Komise připouští, že ačkoliv stále existuje určitý nedostatek harmonizace ohledně sankcí, nevede to k narušení hospodářské soutěže, protože odrazující účinek sankce a hospodářské nevýhody, které s sebou sankce nese, musejí zůstat společné pro všechny členské státy, bez ohledu na to, jaký základ odpovědnosti byl zvolen.

Komise navrhuje Soudnímu dvoru, aby na otázku položenou Vestre Landsret odpověděl takto:

„Nařízení Rady č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (jakož i nařízení Rady č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985, které řeší tutéž záležitost jako výše uvedené nařízení a kterým bylo toto nařízení nahrazeno) dovoluje členským státům přijmout vnitrostátní ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli, jehož řidič porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 nařízení týkající se doby řízení a doby odpočinku, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému nebo nedbalostnímu jednání zaměstnavatele. Důvodem je, že i když má Společenství pravomoc zavést systém sankcí, zvláště pokud jde o používání sociálních předpisů v oblasti silniční dopravy, tuto pravomoc nevykonalo, nýbrž výslovně zmocnilo členské státy, aby tak učinily v rámci svého vlastního právního řádu, s cílem zajistit, že díky úsilí vynaloženému k dosažení cílů nařízení bude dosaženo nejlepších možných výsledků.“

Právní otázky:

¹ Rozhodnutím ze dne 28. ledna 1988, došlým Soudnímu dvoru dne 9. listopadu téhož roku, položil Vestre Landsret na základě článku 177 Smlouvy o EHS předběžnou otázku o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 77, s. 49).

² Tato otázka vyvstala v rámci trestního řízení zahájeného proti společnosti Hansen & Søn I/S (dále jen „Hansen & Søn“), jakožto zaměstnavatelce řidiče v silniční dopravě, na základě toho, že tento řidič porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 výše uvedeného nařízení č. 543/69, týkající se maximální denní doby řízení, respektive povinné denní doby odpočinku.

³ Podle čl. 18 odst. 1 nařízení č. 543/69 mají členské státy přijmout právní a správní předpisy nezbytné k provedení nařízení. Tyto předpisy musí zahrnovat mimo jiné sankce použitelné v případě porušení pravidel v něm stanovených.

4 V souladu se zmocněním, které mu dal čl. 1 odst. 1 dánského zákona č. 508 ze dne 29. listopadu 1972 za účelem provedení ustanovení výše uvedeného nařízení Rady, přijal dánský ministr práce ministerskou vyhlášku č. 448 ze dne 2. června 1981. Z článku 9 této vyhlášky vyplývá, že za porušení článků 7 a 11 nařízení č. 543/69 může být uložena pokuta zaměstnavateli, jestliže se jízda uskutečňuje v jeho zájmu, i když mu nemůže být přičítáno protiprávní jednání spáchané úmyslně nebo z nedbalosti.

5 Na základě tohoto ustanovení byla společnost Hansen & Søn odsouzena soudem v Graastenu k zaplacení pokuty, aniž by jí byl k tíži přičten úmysl nebo nedbalost při spáchání protiprávního jednání. V rámci odvolání, které podala k Vestre Landsret, Hansen & Søn uplatňovala, že čistě objektivní trestní odpovědnost, tak jak byla zavedena výše uvedenou vyhláškou z roku 1981, není slučitelná s výše uvedeným nařízením Rady č. 543/69.

6 Vestre Landsret se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání nařízení (EHS) č. 543/69 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, ve znění pozdějších předpisů, použití vnitrostátních ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli, jehož řidič porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 nařízení týkající se doby řízení a doby odpočinku, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému nebo nedbalostnímu jednání zaměstnavatele?“

7 Pro podrobnější popis právního rámce a skutkových okolností sporu v původním řízení, průběhu řízení a písemných vyjádření předložených Soudnímu dvoru se odkazuje na zprávu k jednání. Tyto údaje ze spisu jsou dále převzaty pouze v míře nezbytné pro úvahy Soudního dvora.

8 Hansen & Søn předložila dva argumenty směřující k určení neslučitelnosti článku 9 dánské vyhlášky z roku 1981 s nařízením č. 543/69.

9 V první řadě uplatňovala, že zavedením trestní odpovědnosti bez zavinění usilovala dánská vláda o rozšíření působnosti nařízení č. 543/69 a uložila zaměstnavatelům povinnost, která v něm není uvedena. Na podporu tohoto tvrzení se odvolala na rozsudek ze dne 18. února 1975, Cagnon a Taquet, bod 10 (69/74, Recueil, s. 171), v němž Soudní dvůr rozhodl, že povinnost příslušející zaměstnavateli podle článku 11 tohoto nařízení se omezuje na přijetí opatření nezbytných k tomu, aby jeho zaměstnancům bylo umožněno mít předepsaný denní odpočinek.

10 Na podporu tohoto argumentu Hansen & Søn dodává, že článek 15 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, s. 1), které s účinností od 29. září 1986 nahradilo nařízení č. 543/69, pouze přesněji vyjadřuje pravidla, která platila již na základě dřívějšího nařízení. Podle tohoto ustanovení je zaměstnavatel povinen organizovat práci tak, aby bylo řidičům umožněno dodržovat pravidla Společenství, a přijmout potřebná opatření, aby se neopakovalo jakékoli porušení předpisů, které bylo zjištěno.

11 Tento argument nelze přijmout. Články 7 a 11 nařízení č. 543/69 stanoví omezení pro doby řízení a doby odpočinku, která musejí dodržovat řidiči a další členové osádky vozidla. Článek 18 vyžaduje, aby členské státy přijaly opatření nezbytná k zajištění dodržování těchto omezení. Ustanovení vnitrostátního práva, které činí zaměstnavatele trestně odpovědným za porušení pravidel stanovených články 7 a 11

nařízení č. 543/69 jedním z jeho zaměstnanců, nerozšiřuje samo o sobě působnost dotyčného nařízení. Taková odpovědnost totiž představuje prostředek, jak zajistit dodržování omezení uložených těmito ustanoveními.

12 Pokud jde o článek 15 nařízení č. 3820/85, jeho účelem není omezit odpovědnost zaměstnavatele za jeho zaměstnance, kteří nedodrží dobu řízení a dobu odpočinku, nýbrž stanovit zvláštní a odlišné povinnosti pro samotného zaměstnavatele. Z toho vyplývá, že dotyčná ustanovení neobsahují nic, co by bránilo založení objektivní trestní odpovědnosti na straně zaměstnavatele.

13 Hansen & Søn rovněž tvrdila, že vzhledem k tomu, že jedině Dánsko zavedlo systém objektivní trestní odpovědnosti, jsou podniky usazené v tomto členském státě vystaveny většímu nebezpečí sankcí, a v důsledku toho je narušena hospodářská soutěž uvnitř společného trhu, v rozporu s cíli nařízení č. 534/69, které usiluje o harmonizaci vnitrostátních ustanovení v této oblasti.

14 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že ačkoli je nařízení č. 543/69 skutečně určeno k harmonizaci některých ustanovení, která mají dopad na hospodářskou soutěž v oblasti silniční dopravy, ponechává členským státům široký prostor pro uvážení při jejich provedení. Na jedné straně článek 13 opravňuje členské státy k používání přísnějších opatření vůči řidičům vozidel registrovaných na jejich území; na straně druhé článek 18 ponechává na členských státech, aby vymezily povahu a přísnost sankcí použitelných v případě porušení předpisů.

15 Kromě toho je třeba poznamenat, že hospodářské důsledky porušení nařízení č. 543/69 se liší nejen podle systému trestní odpovědnosti zavedeného dotyčným členským státem, ale rovněž podle výše uložené pokuty a míry účinnosti prováděných kontrol. Zavedení systému objektivní trestní odpovědnosti proto samo o sobě nezahrnuje narušení podmínek hospodářské soutěže.

16 Je tedy třeba mít za to, že nařízení č. 543/69 nebrání použití vnitrostátních ustanovení, která sankcionují zaměstnavatele, jehož řidič porušil čl. 7 odst. 2 a článek 11 tohoto nařízení, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému zavinění nebo nedbalosti zaměstnavatele.

17 Kromě toho je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury, potvrzené rozsudkem ze dne 21. září 1989, Komise v. Řecko (68/88, Recueil, s. 2965), pokud nařízení Společenství neobsahuje žádné zvláštní ustanovení, které stanoví sankci pro případ jeho porušení, nebo v tomto ohledu odkazuje na vnitrostátní právní a správní předpisy, článek 5 Smlouvy o EHS ukládá členským státům přijmout všechna vhodná opatření k zajištění působnosti a účinnosti práva Společenství. Za tím účelem, při zachování možnosti výběru sankcí, musejí dbát zejména na to, aby porušení práva Společenství bylo sankcionováno za hmotněprávních a procesních podmínek obdobných podmínkám použitelným v případě porušení vnitrostátního práva podobné povahy a významu, které v každém případě činí sankci účinnou, přiměřenou a odrazující.

18 Z předkládacího usnesení vyplývá, že zavedení objektivní trestní odpovědnosti odpovídá v Dánsku všeobecně uplatňovanému systému pro ochranu pracovního prostředí.

19 Navíc je třeba vzít v úvahu, jednak že systém objektivní odpovědnosti může pobídnout zaměstnavatele, aby organizoval práci svých zaměstnanců tak, aby bylo zajištěno dodržování nařízení, jednak že bezpečnost silničního provozu, která je podle třetího a devátého bodu odůvodnění nařízení č. 543/69 jedním z cílů tohoto

nařízení, představuje věc obecného zájmu, která může odůvodňovat uložení pokuty zaměstnavateli za porušení předpisů spáchaná jeho zaměstnanci, jakož i systém objektivní trestní odpovědnosti. Uložení pokuty, které odpovídá povinnosti loajální spolupráce podle článku 5 Smlouvy o EHS, proto není nepřiměřené sledovanému cíli. Použití zásady proporcionality na výši pokuty nebylo v projednávané věci zpochybněno.

²⁰ Ze všech předcházejících úvah vyplývá, že na otázku položenou Vestre Landsret je třeba odpovědět tak, že ani nařízení Rady č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, ani obecné zásady práva Společenství nebrání použití vnitrostátních ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli řidiče, který porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 tohoto nařízení, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému zavinění nebo nedbalosti zaměstnavatele, za podmínky, že stanovená sankce je obdobná sankcím ukládaným v případě porušení ustanovení vnitrostátního práva podobné povahy a významu a že tato sankce je přiměřená závažnosti spáchaného protiprávního jednání.

K nákladům řízení

²¹ Výdaje vzniklé dánské a britské vládě, jakož i Komisi Evropských společenství, které předložily Soudnímu dvoru vyjádření, se nenahrazují. Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před vnitrostátním soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud.

Z těchto důvodů

SOUDNÍ DVŮR

o otázce, kterou mu předložil Vestre Landsret rozhodnutím ze dne 28. ledna 1988, rozhodl takto:

Ani nařízení Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, ani obecné zásady práva Společenství nebrání použití vnitrostátních ustanovení, podle nichž může být uložen trest zaměstnavateli řidiče, který porušil ustanovení čl. 7 odst. 2 a článku 11 tohoto nařízení, i když toto porušení předpisů nelze přičíst úmyslnému zavinění nebo nedbalosti zaměstnavatele, za podmínky, že stanovená sankce je obdobná sankcím ukládaným v případě porušení ustanovení vnitrostátního práva podobné povahy a významu a že tato sankce je přiměřená závažnosti spáchaného protiprávního jednání.