

Анонимизиран текст

Превод

C-906/19 - 1

Дело C-906/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

11 декември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Cour de cassation (Касационен съд, Франция)

Дата на акта за преюдициално запитване:

7 май 2019 г.

Жалбоподател:

FO

Ответник:

Ministère public

[...]

ФРЕНСКА РЕПУБЛИКА

В ИМЕТО НА ФРЕНСКИЯ НАРОД

COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE (Касационен съд, Наказателно отделение, Франция), в открито съдебно заседание [...] на седми май две хиляди и деветнадесета година реши следното:

[...]

Cour de cassation (Касационен съд) разглежда касационната жалба, подадена от:

- FO,

срещу решение на Cour d'appel de Versailles (Апелативен съд Версай, Франция), 18-то отделение, от 2 май 2018 г., с което FO е осъден да заплати глоба от 10 125 EUR за нарушения на правната уредба, уреждаща условията на труд в автомобилния транспорт.

[...].

Описание на спора

1. [...] **[ориг. 2]** [...] [определяне на начина на позоваване]
2. На 2 април 2013 г. във Версай служители от отдела за предотвратяване и противодействие на престъпността по пътищата извършват пътна проверка на автобус, експлоатиран от предприятието Omnibusunternehmen FO със седалище в Зегентал, Германия.
3. При проверката служителите приканват водача да удостовери каква е била дейността му в текущия ден и предходните 28 дни в съответствие с член 26 от [Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, наричан по-нататък „Регламент № 561/2006“]. Те установяват, че от 5 до 9 март, а след това от 14 до 16 март, тоест в продължение на девет дни, превозното средство се е движело без картата на водача — изисквана в действащия член 1 от Декрет № 2006-303 от 10 март 2006 г. към момента на настъпване на фактите (член R. 3313-19 от Code des transports (Кодекс за транспорта) — да е поставена в хронотахографа, който се нарича тахограф след влизането в сила на [Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, наричан по-нататък „Регламент № 165/2014“].
4. Въз основа на тези факти срещу ръководителя на посоченото предприятие, FO, е образува производство по член L. 3315-5, първа алинея от Кодекса за транспорта за това, че във Версай на горепосочените дни е извършил девет пъти престъплението, изразяващо се в непоставяне на картата на водача в тахографа на превозното средство.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (Наказателен съд Версай, Франция) приема фактите за установени и налага на подсъдимия глоба от 10 125 EUR. Cour d'appel de Versailles (Апелативен съд Версай), сезиран с въззивна жалба

от подсъдимия и насрещна въззивна жалба от Ministère public (Прокуратура), потвърждава това решение относно вината и наказанието.

6. Пред апелативния съд FO повдига възражение за липса на териториална компетентност на френските наказателни юрисдикции, от една страна, тъй като престъпленията, за които му се търси отговорност, макар и установени във Франция, са били извършени в Германия, защото превозното средство се е намирало там в дните, за които му се търси отговорност за това, че не се е погрижил за поставянето на картата на водача в контролния уред за регистриране на данните за движението, и от друга страна, тъй като нито френският закон, поради принципа на териториалност на наказателния закон, нито правото на Съюза, и по-конкретно параграф 2 от Регламент № 561/2006 — поради това че тази разпоредба не препраща към Регламент № 3821/85, позволяващ инкриминирането — не позволяват на френските органи, констатирани престъпленията, да преследват извършителя им, тъй като тези нарушения са извършени на територията на друга държава — членка на Съюза. **[ориг. 3]**

7. За да отхвърли тези доводи съдиите приемат, че за установените при пътната проверка факти се прилагат разпоредбите на член L. 3315-5 от Кодекса за транспорта, в който се предвижда наказание от шест месеца лишаване от свобода и глоба от 3 750 EUR за извършването на автомобилен превоз с карта на водач, която не отговаря на изискванията или не принадлежи на използващия я водач, или без карта, поставена в хронотахографа на превозното средство. Те констатират, че този текст е приет с оглед на прилагането на Регламент № 3821/85.

8. Апелативният съд добавя, че член 19, параграф 2 от Регламент № 561/2006 съдържа изрична дерогация от принципа на териториалност на преследването, позволяваща на държава членка да санкционира нарушенията на регламента, макар да са били извършени на територията на друга държава членка, и като отбелязва, че това изключение се отнася изрично до „настоящия регламент“, стига до извода, че тази препратка обхваща параграф 1 от същия член 19, който на свой ред се отнася до Регламент № 3821/85.

9. От това съдиите заключават, че с Регламент № 561/2006, който има предимство пред националните разпоредби, се дерогира принципът на териториалност на преследването, тъй като тази дерогация е в полза не само на разпоредбите от този регламент, но и на тези, които са посочени в него, тоест разпоредбите от Регламент № 3821/85.

10. Поради това те отхвърлят повдигнатото от подсъдимия възражение за липса на компетентност.

11. FO подава касационна жалба против това решение. След като по същество възпроизвежда доводите, развити пред първите съдилища, той

иска от Cour de cassation (Касационен съд) да сезира с преюдициален въпрос Съда на Европейския съюз, който да се произнесе по въпроса.

12. Жалбоподателят иска също от Cour de cassation (Касационен съд) да отмени решението на Cour d'appel de Versailles (Апелативен съд Версай) по друг аспект. Той упреква последния, че не е отговорил на твърденията му, че не може да е извършил инкриминираните деяния, тъй като правната уредба относно времето за управление и почивките не се прилага за пътувания по линии под 50 км и тъй като в този случай водачите са освободени от задължението за поставяне на картата на водача в хронотахографа. FO съответно посочва, че тахографът е бил включен в положение „out of scope“, като уточнява, че за каквото и да било движение извън приложното поле на правната уредба относно времето за управление и почивки картата на водача не следва да се поставя в уреда.

13. От тези доводи следва, че на предприятие за автомобилен транспорт се позволява смесена употреба на превозните му средства, чиито водачи можели, когато са им възложени превози, попадащи в приложното поле на член 3, буква а) от Регламент № 561/2006, да изключат тахографа, а след това отново да го включват при превози, които не попадат в обхвата на това изключение. [ориг. 4]

14. Това отправно виждане, което съдържа тълкуване на общностното право, впрочем не може да се приеме без по-задълбочено обсъждане.

Приложима правна уредба

15. В основата на правната уредба за автомобилния транспорт стоят два регламента, приети на 20 декември 1985 г., и техните последващи редакции.

16. От една страна, това е Регламент № 3821/85. Той е изменян многократно, преди да бъде заменен с Регламент № 165/2014 от 4 февруари 2014 г., който е неприложим към фактите по случая, тъй като е приет след извършването на преследваните деяния.

17. От друга страна, това е Регламент № 3820/85. Той е заменен с Регламент № 561/2006 от 15 март 2006 г. Именно последният правен акт е приложим към фактите по делото. Освен че съдържа разпоредби за изменение на Регламент № 3821/85, които са в основата на започналото преследване в случая, той съдържа разпоредба, оправомощаваща държавите членки да санкционират констатираните от тях нарушения на разпоредбите му, дори когато са били извършени на територията на други държави членки.

18. Тези две групи от правни норми изглежда образуват едно цяло, тъй като характеризирането на нарушението на правната уредба относно продължителността на времето на управление, чийто основи се намират в

Регламент № 3820/85, понастоящем Регламент № 561/2006, е възможно само ако е спазена и правната уредба относно контролния уред за регистриране на данните за движението (тахограф), чийто основи се намират в Регламент № 3821/85.

19. Към момента на настъпване на разглежданите факти Регламент № 3821/85 съдържа член 15, параграфи 2 и 7 със следния текст след изменения, направени с член 26 от Регламент № 561/2006:

„2. Водачите използват тахографски листове или карта на водача всеки ден, през който управляват превозното средство, започвайки от момента на приемането му. Тахографският лист или карта на водача не може да бъде изваждан преди края на дневното работно време, освен ако няма специално разрешение за това. Тахографският лист или карта на водача не може да бъде използван за по-дълъг период от време от този, за който е предназначен.

Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва оборудването на превозното средство, периодите, посочени в параграф 3, второ тире, букви б), в) и г): **[ориг. 5]**

а) се вписват в регистрационния лист ръчно, чрез автоматично записване или по друг начин, четливо и без зацапване на листа, ако превозното средство е снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение I; или

б) се вписват на картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване, ако превозното средство е снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение IБ.

Когато на борда на превозното средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение IБ, има повече от един водач, всеки водач осигурява поставянето на неговата карта на водач в правилния вход на тахографа.

Когато в превозното средство има повече от един водач, водачите нанасят поправки в тахографските листове според нуждата, с цел данните по раздел II, точки 1—3 от приложение I да бъдат нанасяни върху тахографския лист на действително управляващия превозното средство водач.

[...]

7. а) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение I, водачът трябва да представи при всяко поискване на инспектора:

- i) регистрационните листове за текущата седмица и тези, използвани от водача през предходните 15 дни;
- ii) картата на водача, ако притежава такава, и
- iii) всеки ръчен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006.

Независимо от това след 1 януари 2008 г. периодите по точки i) и iii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

б) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение ІВ, водачът трябва да [...] представи при всяко поискване на инспектора:

- i) картата на водача, притежавана от него;
- ii) всеки ръчен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006, и
- iii) регистрационните листове, отговарящи [н]а същия период като този, посочен в [точка ii)], през които той е управлявал [ориг. б] превозно средство със записващо оборудване в съответствие с приложение І.

Независимо от това след 1 януари 2008 г. периодите по точка ii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

в) Упълномощеният инспектор може да проверява спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на регистрационните листове, на показанията или разпечатаните данни, които са записани от записващото оборудване или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който доказва неспазването на разпоредба като тези, предвидени в член 16, параграфи 2 и 3“.

20. Директива № 2006/22/ЕО от 15 март 2006 г. съдържа приложение III, изменено с Директива № 2009/5/ЕО от 30 януари 2009 г., в последната редакция на което се препоръчва нарушението на член 15, параграф 7 от Регламент № 3821/85 — изразяващо се в това, че „[водачът] не е в състояние да представи тахографските листове от предходните 28 дни“ (нарушение И 3) — да се инкриминира като „много сериозно“ нарушение.

21. В националното право на това нарушение е посветен член L. 3315-5 от Кодекса за транспорта, в който се предвижда наказание от шест месеца лишаване от свобода и глоба от 3 750 EUR за извършването на автомобилен превоз с карта на водач, която не отговаря на изискванията или не

принадлежи на използващия я водач, или без карта, поставена в хронотахографа на превозното средство.

22. Освен това наказателното отделение на Cour de cassation (Касационен съд) многократно пряко прилага разпоредбите от Регламенти № 3820/85 и № 3821/85 и от заменилите ги актове. [позовавания на съдебната практика]

23. Възможността държавата членка, извършваща проверка, да санкционира това нарушение, ако се окаже, че за целия или за част от периода от 28 дни преди проверката превозното средство се е намирало на територията на друга държава — членка на Европейския съюз, е поставена под съмнение от жалбоподателя въз основа на тълкуване на член 19 от Регламент № 561/2006.

24. Член 19 от Регламент № 561/2006 гласи:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. Нарушенията на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 не могат да бъдат подлагани на повече от една санкция или процедура. Държавата членка съобщава на Комисията тези мерки и правилата **[ориг. 7]** относно санкциите преди датата, посочена в член 29, втора алинея. Комисията уведомява своевременно другите държави членки.

2. Държавата членка оправомощава компетентните органи [д]а налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на настоящия регламент, които са установени на нейната територия и за които не е наложена санкция, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна.

По изключение, когато бъде установено нарушение:

- което не е било извършено на територията на съответната държава членка, и
- което е било извършено от предприятие, установено в друга държава членка или в трета страна, или от водач с месторабота в друга държава членка или в трета страна,

държавата членка може, преди 1 януари 2009 г., вместо да наложи санкция, да уведоми компетентния орган в държавата членка или третата страна, където е установено предприятието или където е местоработата на водача, за фактите по нарушението.

3. Когато държава членка образува производство или наложи санкция за конкретно нарушение, тя предоставя на водача надлежно писмено доказателство за това.

4. Държавите членки осигуряват, че системата от пропорционални санкции, която може да включва финансови санкции, ще се прилага за нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 от страна на предприятията, свързаните с тях изпращачи, [спедиторите], туроператорите, основните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи“.

25. Член 3, буква а) от Регламент № 561/2006 има следното съдържание:

„Настоящият регламент не се прилага към автомобилен превоз с:

а) превозни средства, използвани по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра“.

26. В член 15 от същия регламент се уточнява и следното:

„Държавите членки гарантират, че водачите на превозни средства, посочени в член 3, буква а), попадат в обхвата на националните правила, които осигуряват достатъчна защита по отношение на допустимото време за управление и задължителните почивки по време на работа и почивки“.
[ориг. 8]

27. В член 3 от Регламент № 3821/85, в редакцията му след изменението с член 26 от предходния регламент, се добавя, че:

„1. Записващото устройство се монтира и използва в превозни средства, които са регистрирани в държава членка и които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари, с изключение на превозните средства, посочени в член 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 [...]“.

Изложение и цел на въпросите

28. На първо място, според жалбоподателя член 19, параграф 2 от Регламент № 561/2006 трябва да се разбира в смисъл, че макар да позволява на държава членка да санкционира нарушение, установено на нейна територия и извършено на територията на друга държава членка, в хипотезата на нарушения на Регламент № 561/2006, това не се отнася за нарушенията на Регламент № 3821/85.

29. При липсата на друга разпоредба от общностното право това би означавало, че държавите членки не могат да санкционират нарушения, свързани с неизпълнението на разпоредбите на член 15 от Регламент № 3821/85, стига да се окаже, че в периода от 28 дни, предшестваш

проверката, водачът се е намирал на територията на друга държава — членка на Европейския съюз.

30. В обратен смисъл обаче може да се твърди, че санкционирането на нарушенията на Регламент № 3821/85 е необходимо и е в подкрепа на противодействието на нарушенията на Регламент № 561/2006, а това може да обоснове друго тълкуване на член 19, каквото е възприетото от Cour d'appel de Versailles (Апелативен съд Версай) (припомнено по-горе, точка 8).

31. Може да бъде направена препратка и към доктрината на Съда на Европейския съюз, съгласно която „при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се взема предвид не само нейното съдържание, но и преследваните цели от правната уредба, от която тя е част“ (Съд на ЕС, решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg, C-317/12) или „при тълкуването на разпоредба на правото на Съюза трябва да се вземе предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част“ (Съд на ЕС, решение от 26 септември 2018 г., Baumgartner, C-513/17, т. 23).

32. Съдът на Европейския съюз обаче припомня, че „[п]редвид [...] цел[та за подобряване на условията на труд на работещите в сектора на автомобилния транспорт и изобщо на безопасността по пътищата] и за да се гарантира ефективното изпълнение на разпоредбите на Регламент № 561/2006, е от изключително значение, както потвърждава и съображение 14 от Регламента, компетентните органи при извършване на пътните проверки и след изтичането на преходния период да бъдат в състояние да установяват дали времето за управление и периодите на почивка се спазват надлежно в деня **[ориг. 9]** на проверката и през предходните 28 дни“ и че „[...] с оглед на ефективното прилагане на Регламент № 561/2006 в интерес на пътната безопасност, не само е необходимо да се контролира спазването на разпоредбите на посочения регламент, но също така държавите членки трябва да могат да налагат ефективни, съразмерни и възпиращи санкции в случай на нарушение, както предвижда член 19, параграф 1 от този регламент“ (Съд на ЕС, решение от 26 септември 2018 г., Baumgartner, C-513/17, посочено по-горе, т. 28 и 29).

33. В това отношение може да се припомни, че първоначално с двата регламента се въвежда единен режим за санкциониране, който вече е позволявал противодействието на нарушенията, извършени от чуждестранни лица (Съд на ЕС, решение от 23 януари 1997 г., Pastoors и Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Може да се подкрепи и друг подход при тълкуването на член 15, параграф 7 от Регламент № 561/2006, където се предвижда, че „водачът трябва да представи при всяко поискване на инспектора [...] регистрационните листове [...] и всеки [...] запис [за] текущия ден и предходните 28 дни“, а именно подход, според който нарушение на общностния регламент е само невъзможността да се представят поисканите

документи в деня на проверката. Такова схващане изглежда съвместимо с разбирането за нарушение И 3, посочено в приложение III към гореспоменатата Директива № 2006/22/ЕО, изразяващо се в това, че „[водачът] не е в състояние да представи тахографските листове от предходните 28 дни“.

36. Тъй като такова неизпълнение може да се установи само в деня на проверката на територията на държавата членка, която хипотетично започва преследването, то непременно е с непосредствен характер, поради което въпросът дали нарушението е било извършено отчасти на територията на друга държава членка вече не се поставя.

37. Не изглежда Съдът на Европейския съюз вече да е тълкувал разглежданите разпоредби в смисъл, който позволява да се отговори на повдигнатото от жалбоподателя основание, въпреки че вече е разглеждал обхвата на член 19 от Регламент № 561/2006 (Съд на ЕС, решение от 26 септември 2018 г., Baumgartner, C-513/17, посочено по-горе).

38. Ето защо не изглежда възможно да се приеме, че правилното прилагане на правото на Съюза е толкова очевидно, че не оставя място за никакво основателно съмнение (Съд на ЕС, решение от 4 октомври 2018 г., Европейска комисия срещу Френска република, C-416/17, т. 110). Повдигнатият въпрос следва да бъде предмет на преюдициално запитване.

39. На второ място, според жалбоподателя на водачът е позволено да постави тахографа в положение „out of scope“ през част от периода [ориг. 10] от 28 дни, предхождащи деня на проверката, при превози, попадащи в обхвата на изключението по член 3, буква а) от Регламент № 561/2006.

40. Сезиран с въпрос относно обхвата на друга дерогация, предвидена в същия член, а именно понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ по смисъла на член 3, буква з) от посочения регламент, Съдът на Европейския съюз припомня (Съд на ЕС, решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg, C-317/12, посочено по-горе), че с оглед на преследваните от спорната правна уредба цели не трябва „да [се] постав[я] под въпрос полезното действие на предвиденото [...] изключение“ (т. 34), че е важно да се отбележи, че такъв превоз „не засяга конкуренцията в сектора на автомобилния транспорт“ (т. 35) и на последно място, че предвижданото тълкуване на спорната разпоредба от правото на Съюза „не би трябвало да има сериозни отрицателни последици за пътната безопасност“ (т. 37).

41. Не е сигурно, че такива мотиви продължават да са релевантни в хипотезата на управление през еднократен период от 28 дни на превозни средства при пътувания, за някои от които се прилага общият ред, а за други — изключението по член 3, буква а).

42. Възможността за такова съчетано прилагане на разпоредбите от Регламенти № 561/2006 и № 3821/85, установяващи общия ред, и на посоченото по-горе изключение изглежда не е предвидена в член 3 от Регламент № 3821/85, където се предвижда само, че в хипотезата по въпросния член 3, буква а) записващото устройство не се „монтира и използва“.

43. Възприетото от жалбоподателя тълкуване изглежда не се налага с такава очевидност, че да не оставя място за никакво разумно съмнение. Ето защо ще бъде отправен и втори преюдициален въпрос.

ПО ИЗЛОЖЕНИТЕ СЪОБРАЖЕНИЯ, Cour de cassation (Касационен съд):

ОТПРАВЯ до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

Прилагат ли се разпоредбите на член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета — съгласно които „[д]ържавата членка оправомощава компетентните органи [д]а налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на настоящия регламент, които са установени на нейната територия и за които не е наложена санкция, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна“ — само за нарушенията на разпоредбите от този регламент или също за нарушенията на [ориг. 11] разпоредбите от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, заменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт [...]?

Трябва ли член 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета да се тълкува в смисъл, че е позволено на водач да се отклони от разпоредбите на член 15, параграфи 2 и 7 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, заменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт [...] — съгласно които водачът трябва да представи при всяко поискване на инспектора регистрационните листове и всеки запис за текущия ден и предходните

28 дни — при използване на превозно средство в период от 28 дни за пътувания, някои от които попадат в приложното поле на хипотезите в разпоредбите относно посоченото по-горе изключение, а при други не се допуска никакво отклонение от използването на контролен уред за регистриране на данните за движението?

СПИРА производството до постановяване на решение от Съда на Европейския съюз;

[...]

[...] [формалности]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ