Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MICHAL BOBEK
esitatud 4. märtsil 2021 [1]

Kohtuasi C-906/19

FO
versus
Ministère public

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Cour de cassation (Prantsusmaa kassatsioonikohus))

Eelotsusetaotlus – Maanteevedu – Sotsiaalõigusnormid – Määrused (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85 – Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 3 punktis a ette nähtud erand – Mõiste „sõiduk, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km“ – Juhi kohustused sõidukite segakasutuse korral – Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 ulatus – Ekstraterritoriaalsed sanktsioonid – Määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste väljajäämine – Süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõte

I. Sissejuhatus

1. Kontrollides Prantsusmaal maanteel bussi, mida käitas veoettevõtja asukohaga Saksamaal, tuvastati, et selle juht oli liigelnud Saksamaal nii, et juhikaart ei olnud sõiduki sõidumeerikusse sisestatud. Seetõttu võeti ettevõtja juht juhikaardi sõiduki sõidumeerikusse sisestamata jätmise süüteo tõttu Prantsusmaal kriminaalvastutusele. Talle mõisteti esimeses kohtuastmes 10 125 euro suurune rahaline karistus. See kohtuotsus jäeti apellatsiooniastmes muutmata.

2. Käesolevas kohtuasjas palutakse Euroopa Kohtul tõlgendada määrusi (EÜ) nr 561/2006 [2] ja (EMÜ) nr 3821/85 [3], et teha esiteks kindlaks, kas määrusest nr 3821/85 tulenevad juhi kohustused olid kohaldatavad niisuguste sõidukite juhtimisel, mida kasutati nii alla 50 km pikkustel liinidel kui ka pikematel, ning teiseks kas kõnesolevate faktiliste asjaolude eest, mis kujutavad endast rikkumist, võis võtta kriminaalvastutusele Prantsusmaal, ehkki need pandi toime Saksamaal.

[1] Algkeel: prantsuse.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1).

[3] Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT 1985, L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227).

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Määrus nr 3821/85

3. Määruse nr 3821/85 artikli 15 lõike 2 käesoleva kohtuasja faktiliste asjaolude suhtes kohaldatavas versioonis oli sätestatud:

„Juht kasutab salvestuslehte iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. […]“.

4. Selle määruse artikli 15 lõikes 7 oli ette nähtud:

„a) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga I lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

i) jooksva nädala salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 15 päeval kasutatud salvestuslehed;

ii) juhikaardi selle olemasolul ja

iii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega [nr 561/2006].

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmavad alapunktides i ja iii osutatud ajavahemikud siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

b) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga IB lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

i) juhikaardi selle olemasolul;

ii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega [nr 561/2006], ja

iii) salvestuslehed alapunktis ii osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmab alapunktis ii osutatud ajavahemik siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

c) Volitatud kontrolliametnik võib määruse [nr 561/2006] täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendussuutlikku dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.“

5. Määruse artiklis 19 oli ette nähtud:

„[…]

2. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle järgimise kontrollimisel.

3. Kõnealuse vastastikuse abi raames saadavad liikmesriikide pädevad asutused üksteisele regulaarselt kogu kättesaadava teabe:

– riigis ajutiselt elavate isikute poolt toime pandud rikkumiste ning nende eest määratud karistuste kohta,

– liikmesriikide poolt oma alaliste elanike suhtes rakendatud karistuste kohta rikkumiste eest, mis on toime pandud mõnes teises liikmesriigis.“

6. Määrus nr 3821/85 tunnistati kehtetuks ja asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (ELT 2014, L 60, lk 1).

2. Määrus nr 561/2006

7. Määruse nr 561/2006 artikli 1 käsitletava juhtumi faktiliste asjaolude suhtes kohaldatavas redaktsioonis oli sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.“

8. Selle määruse artikli 3 punktis a on märgitud, et seda ei kohaldata vedude korral, mille puhul on tegemist sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km.

9. Määruse V peatükis, mis käsitleb järelevalvemenetlust ja sanktsioone, on artiklis 19 sätestatud:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse [nr 3821/85] sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse [nr 3821/85] rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud meetmetest ja sanktsioone reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Komisjon omakorda edastab teabe liikmesriikidele.

2. Liikmesriik võimaldab asjaomastel ametiasutustel määrata sanktsioon veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.

Erandina, kui tuvastatakse rikkumine:

– mida ei pandud toime asjaomase liikmesriigi territooriumil ja

– mille pani toime veoettevõtja, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis, või juht, kelle töökoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis,

võivad liikmesriigid kuni 1. jaanuarini 2009 sanktsioonide määramise asemel teavitada rikkumisest selle liikmesriigi või kolmanda riigi pädevat ametiasutust, kus asub vedaja asukoht või juhi töökoht.

3. Kui liikmesriik algatab teatud rikkumise suhtes menetluse või määrab sanktsiooni, peab ta esitama juhile piisavad kirjalikud tõendid.

4. Liikmesriigid tagavad proportsionaalsete sanktsioonide süsteemi, mis võib hõlmata ka rahalisi sanktsioone, olemasolu juhuks, kui vedaja või temaga seotud kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatöövõtjad, alltöövõtjad ja sõidukijuhtide vahendamise agentuurid rikuvad käesolevat määrust või määrust [nr 3821/85].“

3. Direktiiv 2006/22/EÜ

10. Direktiivi 2006/22/EÜ[4] III lisa põhikohtuasja faktiliste asjaolude hetkel kehtivas redaktsioonis on antud suunised määruste nr 561/2006 ja nr 3821/85 rikkumiste ühise skaala kohta – rikkumised, mis on nende tõsiduse alusel liigitatud erinevatesse kategooriatesse. III lisas on soovitatud pidada „väga tõsiseks“ rikkumiseks määruse nr 3821/85 artikli 15 lõike 7 rikkumist, mis seisneb selles, et ei esitata eelneva 28 päeva kandeid (rikkumine I3).

B. Prantsuse õigus

11. Transpordiseadustiku (code des transports) artikli L. 3315-5 esimene lõik näeb ette kuue kuu pikkuse vangistuse ja 3750 euro suuruse rahalise karistuse selle eest, kui autoveoga tegeletakse nõuetevastase või seda kasutavale juhile mittekuuluva juhikaardiga või kui kaart ei ole sisestatud sõiduki sõidumeerikusse.

III. Faktilised asjaolud, põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

12. 2. aprillil 2013 kontrollisid liiklussüütegude ennetamise ja karistamise osakonna ametnikud Versailles’s (Prantsusmaa) reisibussi, mis kuulus veoettevõtjale, kelle asukoht on Sengenthalis (Saksamaa).

13. Kontrolli käigus palusid ametnikud juhil tõendada oma tegevust nimetatud päeval ning sellele eelneval 28 päeval. Nad tuvastasid, et 5.–9. märtsil ning seejärel 14.–16. märtsil ehk üheksa päeva jooksul oli sõiduk käigus olnud nii, et juhikaarti ei olnud sisestatud sõidumeerikusse.

14. Nende asjaolude tõttu süüdistati nimetatud ettevõtja juhatajat (süüdistatav põhikohtuasjas) transpordiseadustiku (Prantsusmaa) artikli L. 3315-5 esimese lõigu alusel selles, et ta on eespool nimetatud päevadel üheksal korral toime pannud süüteo, mis seisneb juhikaardi sõiduki sõidumeerikusse sisestamata jätmises.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT 2006, L 102, lk 35).

15. Tribunal correctionnel de Versailles (Versailles' kriminaalkohus, Prantsusmaa) kuulutas faktilised asjaolud tuvastatuks ning mõistis süüdistatavale 10 125 euro suuruse rahalise karistuse.

16. Cour d'appel de Versailles (Versailles' apellatsioonikohus, Prantsusmaa) jättis selle kohtuotsuse süü ja karistuse osas muutmata. Apellatsioonikohtus väitis põhikohtuasjas süüdistatav, et Prantsuse kriminaalkohtutel puudub territoriaalne pädevus. Tema arvates on nii, et ehkki talle ette heidetavad rikkumised tuvastati Prantsusmaal, pandi need toime Saksamaal, kuna sõiduk asus nimetatud riigis päevadel, mil ta etteheidete kohaselt ei kontrollinud, kas juhikaart oli sisestatud sõidumeerikusse. Teiseks ei võimaldanud ei Prantsuse õigus – karistusõiguse territoriaalsuse põhimõtte tõttu – ega ka määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 Prantsuse ametiasutustel pärast rikkumiste tuvastamist teo toimepanija suhtes kriminaalmenetlust läbi viia, kuna rikkumised pandi toime liidu teise liikmesriigi territooriumil.

17. Cour d'appel de Versailles (Versailles' apellatsioonikohus) lükkas need argumendid oma 2. mai 2018. aasta kohtuotsuses tagasi, leides, et liikluskontrolli käigus tuvastatud asjaolusid on käsitletud transpordiseadustiku artiklis L. 3315-5, see seadustik võeti aga vastu määruse nr 3821/85 alusel. See kohus lisas, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 sisaldab sõnaselget erandit kriminaalmenetluse territoriaalsuse põhimõttest. Märkides, et kõnealune erand puudutab sõnaselgelt määrust nr 561/2006, järeldas nimetatud kohus, et see hõlmab ka määruse nr 3821/85 rikkumisi, sest määruse nr 561/2006 artikli 19 lõikes 1 viidatakse ka määrusele nr 3821/85.

18. Cour d'appel de Versailles (Versailles' apellatsioonikohus) lükkas tagasi põhikohtuasja süüdistatava esitatud vastuväite kohtu pädevuse puudumise kohta ning jättis muutmata 10 125 euro suuruse rahalise karistuse, mis esimeses kohtuastmes töötingimusi maanteetranspordis käsitlevate õigusnormide rikkumise eest mõisteti.

19. Süüdistatav esitas cour d'appel de Versailles' (Versailles' apellatsioonikohus) kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse. Ta kordas sisuliselt samu argumente, mida kasutas esimeses kohtuastmes, kuid palub Cour de cassationil (Prantsusmaa kassatsioonikohus) esitada Euroopa Kohtule vaidluse lahendamiseks eelotsusetaotlus. Ta heitis cour d'appel de Versailles'le (Versailles' apellatsioonikohus) ette ka seda, et too ei vastanud tema väidetele, mille kohaselt ei pannud ta toime talle süüks pandavaid tegusid, kuna sõiduaegu ja puhkeperioode käsitlevaid õigusnorme ei kohaldata 50 kilomeetrist lühemate liinide puhul. Süüdistatava sõnul võib niisugustel sõitudel sõidumeerik olla lülitatud *out of scope*-asendisse ning juhid on vabastatud juhikaardi sõidumeerikusse sisestamisest.

20. Selles olukorras otsustas Cour de cassation (Prantsusmaa kassatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 561/2006] artikli 19 lõiget 2, mille kohaselt „[võimaldab l]iikmesriik […] asjaomastel ametiasutustel määrata sanktsioon veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil", kohaldatakse üksnes nimetatud määruse sätete rikkumise suhtes või ka [määruse nr 3821/85], mis asendati [määrusega nr 165/2014] sätete rikkumise suhtes?

2. Kas määruse nr 561/2006 artikli 3 punkti a tuleb tõlgendada nii, et juhil on lubatud kalduda kõrvale määruse nr 3821/85[, mis on asendatud määrusega nr 165/2014] artikli 15 lõigete 2 ja 7 sätetest, mille kohaselt peab juht suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada salvestuslehed ja kogu teabe jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva kohta, juhul kui sõidukit on 28 päeva jooksul kasutatud sõitudeks, millest mõni kuulub eespool nimetatud erandit puudutavate sätete kohaldamisalasse ja teiste puhul ei ole mingil tingimusel lubatud teha erandit sõidumeeriku kasutamise kohustusest?“

21. Kirjalikke seisukohti esitasid Prantsuse valitsus ja Euroopa Komisjon. Nemad vastasid ka kirjalikult Euroopa Kohtu esitatud küsimustele.

IV. Õiguslik analüüs

22. Käesolev ettepanek on üles ehitatud järgmiselt. Kõigepealt vastan eelotsusetaotluse esitanud kohtu teisele eelotsuse küsimusele, sest enne sanktsioonide küsimuse käsitlemist on loogilisem määrata kindlaks nende kohustuste laad ja ulatus, mis sõidukijuhtidel määruse nr 3821/85 artikli 15 kohaselt on, kui need sõidukid kuuluvad põhimõtteliselt määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse, kuid neid kasutatakse mõnikord ka alla 50 km pikkustel liinidel (A). Seejärel analüüsin esimest eelotsuse küsimust, mis puudutab konkreetselt ametiasutusi, kes on territoriaalselt pädevad karistama nende kohustuste rikkumise eest (B).

A. Teine küsimus: missugused olid määruse nr 3821/85 kohaselt segakasutusega sõidukite juhtide kohustused?

23. Oma teise küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus peamiselt, kas iga juht peab pidevalt järgima määruse nr 3821/85 artiklis 15[5] sätestatud kohustusi juhul, kui sama sõidukit kasutatakse „segakasutusena“, st kui seda kasutatakse korraga nii alla 50 km pikkustel kui ka pikematel liinidel. Milline on määruse nr 561/2006 artikli 3 punktis a ette nähtud erandi võimalik mõju nende kohustuste ulatusele, kui niisugust sõidukit kasutatakse alla 50 km pikkustel liinidel?

24. Prantsuse valitsuse sõnul peab sõidumeerikuga varustatud sõiduki juht esitama tõendid oma sõidutegevuse igal hetke kohta, sh oma tegevuse selle osa kohta, mis kuulub määruse nr 561/2006 artikli 3 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse, kui ühte osa tema tegevusest reguleerib see määrus.

25. Komisjon arvab, et kui sõidukit kasutatakse segakasutusena, peab niisuguse sõiduki juht sisestama oma juhikaardi, kui ta kasutab sõidukit veo raames, mis kuulub määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse. Kui juhil ei ole kohustust sisestada oma juhikaarti, kui ta juhib sõidukit „väljaspool seda kohaldamisala“, on oluline, et see juhtimisaeg salvestataks siiski juhikaardil „teise tööna“, olgu siis automaatselt kaardi sisestamisega selleks ajaks, kui ta juhib sõidukit „väljaspool seda kohaldamisala“, või sõidumeeriku käsitsirežiimi abil, kui hakatakse taas tegelema tegevusega, mis kuulub määruse kohaldamisalasse.

26. Ma nõustun täielikult komisjoni analüüsiga.

[5] Mis on nüüd asendatud määaruse nr 165/2014 artiklitega 34–36.

27. Minu meelest on nii, et kui sõiduk ei ole *mõeldud eranditult* regulaarseks reisijateveoks, juhul kui liini pikkus ei ületa 50 km, määruse nr 561/2006 artikli 3 punkti a tähenduses, vaid seda kasutatakse *segakasutusena*, kuulub see sõiduk täielikult selle määruse kohaldamisalasse. Seepärast peab selle sõiduki iga juht täitma kohustusi, mis tulenevad eelkõige määruse nr 3821/85 artiklist 15, sh juhul, kui sõidukit kasutatakse juhuslikult alla 50 km pikkustel liinidel.

28. Kõigepealt tuleb märkida, et kui määruse nr 3821/85 artikli 15 kohaselt peavad juhid registreerima sõiduaja, teised tööd, kättesaadav olemise aja, sõidu katkestamised ja ööpäevased puhkeperioodid, et võimaliku kontrolli käigus saaks teha kindlaks, et juht järgib sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid õigusnorme, mis on sätestatud määruse nr 561/2006 II peatükis, ei varieeru nende kohustuste ulatus olenevalt juhi isikust või veo liigist, vaid varieerub olenevalt kasutatud *sõidukist*. Määruse nr 561/2006 kohaldatavus – millest sõltub omakorda määruse nr 3821/85 ja sellest tulenevate kohustuste kohaldatavus[6] – on kindlaks määratud positiivselt[7] ja negatiivselt,[8] olenevalt sõidukite omadustest ja/või nende konkreetsest otstarbest. Sellest tuleb seega, et igal määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluva sõiduki juhil olid mitmesuguste juhtimisega seotud andmete salvestamise kohustused, mis tulenesid määruse nr 3821/85 artiklist 15.

29. Kas segakasutusega sõiduk kuulub aga täielikult määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse või võib selle suhtes kohaldada selle määruse artikli 3 punktis a sätestatud erandit, mis näeb ette, et nimetatud määrust ei kohaldada maanteetranspordi suhtes „sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km“?

30. Minu arvates ei saa seda erandit tõlgendada nii, et see hõlmab teatavate sõidukite juhuslikku kasutamist alla 50 km pikkustel liinidel. See puudutab ainult niisuguste sõidukite kasutamist, mis on mõeldud eranditult regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km.

31. Kõigepealt tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa erandit tõlgendada nii, et selle mõju ulatuks kaugemale, kui on tingimata vaja selle erandiga tagatavate huvide kaitse kindlustamiseks. Lisaks tuleb erandite ulatus kindlaks määrata, võttes arvesse kõnealuse õigusakti eesmärke.[9] Sellest järeldub, et määruse nr 561/2006 artikli 3 punktis a nimetatud erandit tuleb tõlgendada kitsalt.

32. Seejärel on vaja juhtida tähelepanu, et määruse nr 561/2006 artikli 3 punkt a puudutab ainult sõidukeid, „mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks“, kui liini pikkus ei ületa 50 km. See sõnastus viib mõttele, et nimetatud erandit kohaldatakse ainult sõidukite suhtes, mis on mõeldud *eranditult* reisijate sõidutamiseks alla 50 km pikkustel lühikestel liinidel teenuste raames, milleks on „reisijate vedu kindlate vaheaegade järel kindlaksmääratud marsruudil“.[10] Konkreetselt võib tegemist olla sõidukitega, mis on mõeldud linnatranspordiks, koolibussidega, mis veavad õpilasi

6 Määruse nr 3821/85 artiklist 3 tuleneb, et selle määruse kohaldamisala on identne määruse nr 561/2006 kohaldamisalaga.

7 Määruse nr 561/2006 artikli 2 lõikes 1 on täpsustatud, et seda määrust kohaldatakse autoveo korral, mille puhul on tegemist kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, või reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, mis on ehitatud või alaliselt ümberkohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks ning on selleks otstarbeks ette nähtud.

8 Määruse nr 561/2006 artikliga 3 on kehtestatud teatav hulk erandeid, mis on määratud kindlaks sõidukitüüpide põhjal. Sõidukite hulgas, mille suhtes määrus nr 561/2006 ei ole kohaldatav, on artiklis 3 peale põhikohtuasjas nimetatud erandi nimetatud näiteks sõidukeid, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h; relvajõudude või päästeteenistuste sõidukeid; meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavaid erisõidukeid või ka „kaubanduslik[ke] sõiduk[eid], mis on […] õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisijate- või kaubaveoks“. Vt ka määruse nr 561/2006 artikli 13 lõige 1.

9 Vt näiteks 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).

10 Nagu tuleneb „regulaarveo“ määratlusest määruse nr 561/2006 artikli 4 punktis n, milles on viidatud nüüdseks kehtetuks tunnistatud nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta (EÜT 1992, L 74, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 306) artikli 2 punktile 1.

kodunt kooli ja koolist koju, või ka bussidega, mis veavad töötajaid kodunt ettevõttesse ja ettevõttest koju.[11] Määruse nr 561/2006 artikli 3 punkti a kohaldamisalast jäävad seega välja sõidukid, mida kasutatakse veoettevõtja initsiatiivil juhuslikult[12] reisijateveoks lühiliinidel, eelkõige seepärast, et need sõidukid ei taga „regulaarvedu".[13]

33. Määruse nr 561/2006 artikli 3 punkti a teistsugune tõlgendus (eeldatavasti laiem) ei oleks vastuolus mitte ainult määruse eesmärkidega parandada töötingimusi ja liiklusohustust, vaid ka sõidukijuhtide ja veoettevõtjate juhtide õiguskindluse nõudega.

34. Võib kujutleda juhtumit, mil sama juht on sõidukit kasutanud pikal, üle 50 km pikkusel liinil ja kohe seejärel (või vahetult enne seda) ühel (või mitmel) alla 50 km pikkusel liinil. Need töötingimuste ja liiklusohutuse parandamise eesmärgid eeldavad paratamatult, et niisugune üks ja ainus juht salvestab kõik oma sõiduga seotud andmed, et kontrolliametnikud saaksid kontrollida seda, ega see juht ei ole eiranud määruse nr 561/2006 II peatükki, olenemata selle sõidukiga teenindatud liini tüübist.[14] Sõiduki juhtimine isegi lühiliinil kujutab endast juhi reaalse tegevuse perioodi, mis võib juhtimist mõjutada ja mille jooksul ei ole ta oma aja peremees.[15]

35. Ka võivad kontrolli korral ilmneda lahknevused – nagu see näib olevat põhikohtuasjas – *sõidukit* puudutavate 28 viimase päeva andmete ja *juhti* puudutavate andmete põhjal, eelkõige juhul, kui kasutati *out of scope*-režiimi. Et niisugused lahknevused võivad mõnikord varjata määruse nr 561/2006 II peatükis ette nähtud eri aegade eiramist sõiduki segakasutuse kattevarjus, mis võimaldab panna sõidumeeriku *out of scope*-režiimile, et ei peaks salvestama asjakohaseid andmeid, on sõidukijuhi (ja käsitletaval juhul ettevõtja juhi huvides) salvestada need andmed, et ta oleks võimeline põhjendama lahknevusi, esitades sõiduki kasutamist käsitlevad dokumendid. Väljapakutud määruse nr 561/2006 artikli 3 punkti a tõlgendus tugevdab seega sõidukijuhi ja ettevõtja juhi õiguskindlust.

36. Sellest tuleneb, et kui sõidukit, mis kuulub lisaks määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse, kasutatakse segakasutusena, peab iga seda sõidukit juhtiv juht täitma määruse nr 3821/85 artiklis 15 sätestatud kohustusi.

B. Esimene küsimus: kes võib karistada?

37. Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus peamiselt teada, missugused on pädevad asutused, kellel on õigus võtta määruse nr 3821/85 rikkumiste eest vastutusele: kas ainult selle liikmesriigi asutused, kus rikkumine toime pandi, või ka selle riigi asutused, mille territooriumil ei pandud küll rikkumist toime, kuid kus see tuvastati?

[11] Vt näiteks 2. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Casa Noastră (C-245/15, EU:C:2017:156), milles Euroopa Kohus otsustas, et tööandja korraldatud töötajate vedu kodust tööle ja tagasi, kui liini pikkus ei ületa 50 km, kuulub määruse nr 561/2006 artikli 3 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse.

[12] Vt „juhuveo" määratlus määruse nr 684/92 artikli 2 punktis 3.

[13] Vt selleks 30. aprilli 1998. aasta kohtuotsus Clarke & Sons ja Ferne (C-47/97, EU:C:1998:185), milles Euroopa Kohus otsustas, et reisijateveoteenus, mis tagati mitu korda kollektiivse broneeringu raames, mille tegi reisikorraldaja, ainult ühesuunalisel reisil lennujaama ja hotelli vahel koos – kui oli – ümberistumisega turistide vaatamisväärsuse juures, kusjuures täpne liini pikkus ei olnud varem kindlaks määratud, ei kujutanud endast regulaarset vedu määrusele nr 561/2006 eelnenud määruses ette nähtud erandi tähenduses.

[14] Vt selle kohta ka analoogia alusel määruse nr 561/2006 artikli 6 lõige 5, mis kohustab iga juhti registreerima nimetatud ajad, samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärilistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima „teiste töödena". Vt ka 18. jaanuari 2001. aasta kohtuotsus Skills Motor Coaches jt (C-297/99, EU:C:2001:37), millega Euroopa Kohus kohustas määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluva sõiduki A juhti registreerima kogu oma sõidutegevust, sh juhul, kui see toimub tema töö raames sõidukil B, mis ei kuulunud selle määruse kohaldamisalasse.

[15] Vt – ikka analoogia alusel – 18. jaanuari 2001. aasta kohtuotsus Skills Motor Coaches jt (C-297/99, EU:C:2001:37, punkt 37).

38. Minu arvates ei ole sellele küsimusele tarvis vastata, sest see rikkumine näib olevat *nii* toime pandud *kui ka* tuvastatud Prantsusmaa territooriumil – ehkki seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, mis võimaldab seega selle riigi ametiasutustel rikkumise toimepanijat karistada, kui riigisiseses õiguses on ette nähtud sobiv õiguslik alus (1). Ammendavuse huvides arvan, et liikmesriik ei saa karistada määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 alusel määruse nr 3821/85 rikkumise eest, kui toimepandud rikkumise ja selle liikmesriigi vahel puudub seos (2).

1. Milline rikkumine ja missugusel territooriumil?

39. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et põhikohtuasja süüdistatavale mõisteti rahaline karistus 10 125 eurot selle eest, et ta pani üheksal korral *Saksamaal* toime süüteo, milleks oli juhikaardi sõidumeerikusse sisestamata jätmine ja mis on karistatav transpordiseadustiku artikli L. 3315-5 esimese lõigu kohaselt. Eelotsusetaotluses on selle süüteo toimepanemise kohana siiski sõnaselgelt mainitud *Versailles'd (Prantsusmaa)*. Lisaks väidab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et Prantsuse õiguses transpordiseadustiku artiklis L. 3315-5 kirjeldatud süütegu vastab määruse nr 3821/85 artikli 15 lõike 7 rikkumisele, mis ei seisne mitte juhikaardi sõidumeerikusse sisestamata jätmises, vaid selles, et ei olda suuteline esitama teavet eelneva 28 päeva kohta.

40. Need ebakõlad teevad mind veidi nõutuks, mis puudutab riigisiseste ametiasutuste tuvastatud süüteo täpset laadi. Kas see isik võeti kriminaalvastutusele Prantsuse õiguses ette nähtud süüteo tõttu, milleks on juhikaardi sõidumeerikusse sisestamata jätmine ja mis tuvastati Prantsusmaal, kuid pandi korduvalt toime Saksamaal? Või võeti ta kriminaalvastutusele seetõttu, et ta ei suutnud esitada Prantsusmaal teavet, mis on nõutav kontrollile eelnenud 28 päeva kohta, rikkudes nii määruse nr 3821/85 artikli 15 lõiget 7?

41. Nendele küsimustele peavad vastama riigisisesed kohtud. Näib siiski, et põhikohtuasi asetub *vormiliselt* esimese juhtumi raamistikku, samas kui *sisuliselt* viis selleni teine olukord.

42. Kõigepealt tuleb märkida, et liidu õiguse järgi ei pea määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtidel kõikides olukordades juhikaarti olema. Esiteks ei ole kõikidel sõidukitel sõidumeerikut, mis töötaks juhikaardiga,[16] kuid teiseks oli määruse nr 3821/85 artikli 15 lõike 7 punkti a alapunktis ii sõnaselgelt täpsustatud, et see, et juht esitab kontrolliametnikule oma juhikaardi, on kohustuslik ainult (ja loogiliselt) „selle olemasolul".[17] Seevastu on juhil – nagu eespool meenutatud[18] – kohustus salvestada (ja esitada kontrolli korral) asjakohane teave, veendumaks, et määruse nr 561/2006 II peatükis sätestatud õigusnorme on kohaldatud õigesti. Määruse nr 3821/85 artikli 15 lõikes 7 on silmas peetud mitut liiki tõendavaid dokumente alates salvestuslehtedest kuni juhikaardini ning palju lihtsamalt kuni „kõigi koostatud käsikirjaliste kannete ja väljatrükkideni" jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva kohta.

[16] Juhikaarti ei ole nimetatud analoogsõidumeerikud käsitlevas määruse nr 3821/85 I lisas. Sel juhul väljastab tööandja sellele lisale vastava sõidumeerikuga varustatud sõidukite juhtidele ainult salvestuslehed.

[17] Vt ka määruse nr 3821/85 artikli 14 lõige 3, mille kohaselt *võib* liikmesriik isegi I B lisale vastava sõidumeerikuga (digitaalne sõidumeerik) varustatud sõidukite puhul nõuda, et juhil, kelle suhtes kohaldatakse määruse nr 561/2006 sätteid, oleks juhikaart.

[18] Käesoleva ettepaneku punkt 28.

43. Sellest järeldub, et juhikaardi sõidumeerikusse sisestamata jätmine ei kujuta endast iseenesest ja eraldi määruse nr 3821/85 [19] rikkumist. Sellest tuleneb ka, et selle määruse artikli 15 lõikes 7 ette nähtud kohustuste rikkumine seisneb *suutmatuses esitada tõendavaid dokumente*, mis võimaldavad tõendada, et sõidukit on kasutatud kontrollile eelneva 28 päeva jooksul õigesti. [20]

44. Nagu aga komisjon õigesti märkis, on niisugune süütegu tingimata toime pandud selle tuvastanud riigi territooriumil. Kui nimetatud liikmesriigil on selleks vajalik sobiv õiguslik alus, on selle liikmesriigi asutustel seega vastavalt karistusõiguse territoriaalsuse põhimõttele õigus määrata süüteo toimepanijale karistus, sh juhul, kui viimane on riigis ajutiselt elav isik. [21]

2. Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 ulatus

45. Kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele küsimusele ei ole minu arvates vormiliselt tarvis vastata, sest see ei ole vaidluse lahendamiseks vajalik, vastan sellele siiski lühidalt, lähtudes eelotsuse küsimuste asjakohasuse eeldusest ja kohtujuristide ülesandest.

46. Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 esimese lõigu kohaselt „[võimaldab l]iikmesriik […] asjaomastel ametiasutustel määrata sanktsioon veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil“. Artikli 19 lõikes 2 on seega selgelt viidatud *käesoleva määruse* rikkumisele.

47. Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 sõnastuse puhul tuginevad Prantsuse valitsus ja komisjon peamiselt kontekstuaalsele ja teleoloogilisele tõlgendusele, ning järeldavad mõlemad, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 lubab liikmesriikidel karistada nii määruse nr 561/2006 kui ka määruse nr 3821/85 rikkumise eest, kui need rikkumised tuvastati ainult nende territooriumil, kuid pandi toime teises liikmesriigis või kolmandas riigis. Nende asjast huvitatud poolte arvates moodustavad need kaks määrust lahutamatu terviku. Määruse nr 561/2006 tõhusus põhineb määruse nr 3821/85 rakendamisel, sest selle kohaldamiseks on vaja kasutada sõidumeerikut. Et nende kahe määruse eesmärgid on samad, ei ole lisaks mitte üksnes loogiline, vaid maanteeveotegevuse piiriülesust arvestades ka vajalik võimaldada liikmesriigi ametiasutustel karistada mõlema määruse rikkumise eest, mis selle riigi territooriumil tuvastatakse, vastasel korral ei vii see mitte ainult rikkumiste, vaid ka õnnetuste arvu suurenemiseni.

48. Komisjon rõhutab konkreetselt ettevalmistavatest materjalidest lähtudes, et asjaolu, et määruses nr 3821/85 puudub sõnaselge viide määruse nr 561/2006 artikli 19 lõikele 2, ei olnud tahtlik. Komisjoni esialgses määruse ettepanekus ei ole ühtki „ekstraterritoriaalsuse tingimust“ seepärast, et tegelikult ei ole niisugune tingimus vajalik, sest igasugune ekstraterritoriaalsus puudub. Artikli 19 eesmärk ei ole kehtestada mitte riigisisest sanktsioonide süsteemi, vaid liidu sanktsioonide süsteem, mida kohaldatakse kogu liidu territooriumil. Selle raames võisid liikmesriigid juba – kui riigisisene süsteem lubas – ette näha sanktsioonid rikkumiste eest, mille lihtsalt tuvastasid nende pädevad asutused sellel territooriumil. Uus lõige 2, mida ei olnud komisjoni ettepanekus, lisati õigusloomeprotsessis esialgu üheainsa eesmärgiga muuta see võimalus kohustuseks. Hiljem arenes määruseks nr 561/2006 saanud artikli 19 lõike 2 koostamine kohustuse puudumise suunas.

[19] Nagu kinnitab direktiivi 2006/22 III lisa, mis ei soovita seda süüteona käsitada.

[20] Rikkumine I3, mida on direktiivi 2006/22 III lisas soovitatud kriminaalkorras karistada (vt käesoleva ettepaneku punkt 10).

[21] Vt selleks määruse nr 3821/85 artikli 19 lõike 3 esimene taane.

49. Ma ei ole selle lähenemisega nõus. Määruse nr 561/2006 artikli 19 lõiget 2 ei saa minu arvates tõlgendada nii, et selle kohaldamisala hõlmab lihtsalt sellepärast, et see määrus ja määrus nr 3821/85 täiendavad teinetest, viimase määruse rikkumisi, ehkki selles õigusnormis ei ole sõnaselgelt seda viimast määrust nimetatud.

50. Esiteks, vaatamata sellele, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõigetel 1 ja 4 on ristipidine mõõde, sest nendes on viidatud nii määrusele nr 561/2006 kui ka määrusele nr 3821/85, on need lõiked väga üldised ja nendes on lõpuks ikkagi kehtestatud liikmesriikidele ainult sanktsioonide süsteem ühe või teise määruse rikkumise puhuks. Nende ese erineb seega nimetatud artikli 19 lõike 2 väga konkreetsest esemest: teha võimalikuks ekstraterritoriaalsed sanktsioonid.

51. Teiseks, kuigi ei saa vaielda, et määrus nr 3821/85 ja määrus nr 561/2006 täiendavad teineteist,[22] on direktiivi 2006/22 III lisas selgelt eristatud määruse nr 561/2006 (meeskonda, sõiduaega, vaheaegu, puhkeperioode ja makseviise käsitlevate õigusnormide) rikkumiste rühma ning määruse nr 3821/85 (eelkõige sõidumeeriku paigaldamist, sõidumeeriku, juhikaardi ja salvestuslehe kasutamist, ülesmärgitavaid näite või dokumentide esitamist käsitlevate õigusnormide rikkumiste) rikkumiste rühma. Liidu seadusandja eristab seega neid kahte rikkumiste rühma[23] ning sellepärast ei saa kindlalt väita, et asjaolu, et määruse nr 3821/85 rikkumisi ei ole määruse nr 561/2006 artikli 19 lõikes 2 sõnaselgelt nimetatud, on lihtsalt tahtmatu väljajätmise tulemus. Seega võib täiesti – vastupidi komisjonile – väita, et ainuüksi asjaolu, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõikes 2 puudub igasugune viide määrusele nr 3821/85, rõhutab vastupidi, et niisugune ärajätmine oli liidu seadusandja poolt tahtlik.[24]

52. Kolmandaks tuleb märkida, et kuigi liidu seadusandja annab liikmesriikidele õiguse karistada teiste liikmesriikide territooriumil toime pandud rikkumiste eest, näib ta seda tegevat sõnaselgelt ja piiratult, nagu näitavad teised õigusaktid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2017. aasta direktiivis (EL) 2017/1371, mis käsitleb võitlust liidu finantshuve kahjustavate pettuste vastu kriminaalõiguse abil[25] ja mis võeti vastu ELTL artikli 83 lõike 2 alusel,[26] on artiklis 11 selle tingimuseks, et võiks laiendada liikmesriigi pädevust mõista karistusi *väljaspool* tema territooriumi toime pandud kriminaalkorras karistatavate tegude eest, seatud korraga nii vajadus teatada sellest komisjonile, aga ka nõue, et rikkumise ja liikmesriigi vahel valitseks seos.[27] Sellest näitest ilmneb, et kui liidu seadusandja soovib võimaldada liikmesriigil karistada rikkumise eest, mida ei pandud toime tema territooriumil, teeb liidu seadusandja seda sõnaselgelt ja ainult rikkumiste puhul, millel on lisaks seos selle riigiga.[28]

[22] Määrus nr 3821/85 on otseseks jätkuks määrusele nr 561/2006. Kuigi selle vahetu eesmärk on kohustada sõidukijuhte salvestama teatavaid sõitu puudutavaid andmeid, on selle ülim eesmärk siiski võimaldada kontrolliametnikel veenduda tänu mitut liiki tõendavatele dokumentidele, et määruse nr 561/2006 II peatükis sätestatud nõudeid on järgitud. Vt näiteks 26. septembri 2018. aasta kohtuotsus Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punkt 28).

[23] Võib nõustuda, et praktikas ei ole see vahetegemine alati nii lihtne, sest mõni tegu võib kujutada endast korraga nii määruse nr 3821/85 kui ka määruse nr 561/2006 rikkumist (vt näiteks 9. juuni 2016. aasta kohtuotsus Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420) ja 26. septembri 2018. aasta kohtuotsus Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772)).

[24] Ülejäänud osas tuleb märkida, et liidu seadusandja ei muutnud määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 sõnastust selle viimase, 20. augusti 2020. aasta redaktsiooni muudatuse tulemusena, mis tehti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta direktiiviga (EL) 2020/1054 (ELT 2020, L 249, lk 1).

[25] ELT 2017, L 198, lk 29.

[26] Selles on sätestatud: „[k]ui kriminaalõiguse alaste õigus- ja haldusnormide lähendamine osutub möödapääsmatuks liidu poliitika tulemusliku elluviimise tagamiseks valdkonnas, kus on rakendatud ühtlustamismeetmeid, võidakse direktiividega kehtestada asjaomases valdkonnas kuritegude ja karistuste määratlemise miinimumeeskirjad“.

[27] Direktiivi 2017/1371 artikli 11 lõike 3 kohaselt teavitab liikmesriik komisjoni otsusest oma kohtualluvust laiendada osutatud kuritegudele, mis on toime pandud väljaspool tema territooriumi, kui esineb mõni järgmine olukord: a) kuriteo toimepanija peamine elukoht asub selle liikmesriigi territooriumil; b) kuritegu on toime pandud selle riigi territooriumil asuva juriidilise isiku kasuks või c) kuriteo toimepanija on üks selle riigi ametnikke, kes tegutseb oma ametiülesannete täitmisel.

[28] Teise samalaadse näite kohta vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta direktiivi 2014/57/EL turukuritarvituse korral kohaldatavate kriminaalkaristuste kohta (turukuritarvituse direktiiv) (ELT 2014, L 173, lk 179) artikkel 10.

53. Viimaseks tuleb seoses eelnevaga juhtida tähelepanu, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõte, et süüteod ja nende eest määratavad karistused oleksid seaduses selgelt määratletud. See tingimus on täidetud, kui õigussubjekt saab asjaomase sätte sõnastusest ja vajaduse korral kohtute poolt sellele antud tõlgenduse abil aru, millised teod või milline tegevusetus toovad kaasa kriminaalvastutuse.[29]

54. Lõppkokkuvõttes loeb tekst niisugusena, nagu see on (Euroopa Liidu) õiguses vastu võetud. Seevastu kavatsused ja mõtted, mida väljendati õigusloomeprotsessis, kuid mida tekstis ei ole, ning ammugi seadusandja väljajätmised, ei ole olulised. Kui liidu seadusandja ei saanud öelda selgelt, mida ta soovis, on kaheldav hakata talle tagantjärele sõnu suhu panema tõlgendamise teel, kui asjaomased isikud võisid mõistlikult mõelda erinevalt.[30] Niisugune lähenemine on seda problemaatilisem, kui see peaks tõesti viima käitumisviiside karistamiseni analoogia või seose alusel ilma sõnaselge õigusliku aluseta. Karistusõiguse valdkonnas peavad süüteod olema varem täpselt ja selgelt kindlaks määratud.

55. Järelikult ei saa vastupidi Prantsuse valitsuse väitele määruse nr 561/2006 artikli 19 lõiget 2 arvestades selle sätte alusel kriminaalvastutusele võtmist määruse nr 3821/85 rikkumiste eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kuid mida ei pandud seal toime, kindlasti pidada millekski, mida isik, kelle kanda jäävad selle tagajärjed, võib mõistlikult ette näha.

56. Sellest tuleneb, et määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 oma praegusel kujul ei võimalda liikmesriigi ametiasutustel määrata karistust selle määruse kohaldamisalasse kuuluva ettevõtja juhile ja/või sõiduki juhile määruse nr 3821/85 rikkumise eest, mida ei pandud toime tema territooriumil ja millel ei ole mingit seost selle liikmesriigiga.

57. Kokkuvõtteks nõustun, et niisugune lahendus ei ole täiel määral rahuldav. Võttes arvesse seda, kui tihedalt need kaks määrust teineteist täiendavad, võib olla vaja arvata määruse nr 3821/85 rikkumised määruse nr 561/2006 artikli 19 lõikesse 2.[31] Nagu aga juba rõhutatud, ei ole vajadus veel õiguspärasus, eelkõige karistusõiguses. Kui määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 praegust sõnastust tuleb pidada puudulikuks,[32] peab seda muutma liidu seadusandja.

V. Ettepanek

58. Teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Cour de cassationi (Prantsusmaa kassatsioonikohus) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, artikli 3 punkti a tuleb tõlgendada nii, et seda kohaldatakse üksnes sõidukite suhtes, mida kasutatakse eranditult regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km. Sõiduki segakasutuse korral

[29] Vt näiteks 3. juuni 2008. aasta kohtuotsus Intertanko jt (C-308/06, EU:C:2008:312, punkt 71); 22. oktoobri 2015. aasta kohtuotsus AC-Treuhand *vs.* komisjon (C-194/14 P, EU:C:2015:717, punkt 40) ning 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Vaditrans (C-102/16, EU:C:2017:1012, punkt 51).

[30] Vt minu ettepanek kohtuasjas Presidenza del Consiglio dei Ministri (C-129/19, EU:C:2020:375, punktid 119–123). Vt ka minu ettepanek kohtuasjas Entoma (C-526/19, EU:C:2020:552).

[31] Euroopa Kohus otsustas oma 26. septembri 2018. aasta kohtuotsuses Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punkt 30), et „autovedude piiriülest mõõdet arvestades vastab määruse nr 561/2006 artikli 19 lõike 2 esimese lõigu selline tõlgendus, mille kohaselt liikmesriigid võimaldavad oma pädevatel asutustel määrata sanktsiooni oma territooriumil tuvastatud rikkumise eest, isegi kui rikkumine on toime pandud mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil, selle määrusega taotletavatele eesmärkidele kõige paremini“. Seda seisukohta võib täielikult kohaldada *mutadis mutandis* määruse nr 3821/85 rikkumiste suhtes.

[32] Nagu see minu arvates ei pruugi olla põhjustel, mida on nimetatud käesoleva ettepaneku punktides 39–44.

niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas olid igal juhil kohustused, mis tulenevad nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta artiklist 15.

– Praegusel kujul ei võimalda määruse nr 561/2006 artikli 19 lõige 2 liikmesriigi ametiasutustel määrata karistust selle määruse kohaldamisalasse kuuluva ettevõtja juhile ja/või sõiduki juhile määruse nr 3821/85 rikkumise eest, mida ei pandud toime tema territooriumil ja millel ei ole mingit seost selle liikmesriigiga.