GENERALINIO ADVOKATO
MICHAL BOBEK IŠVADA,
pateikta 2021 m. kovo 4 d.[1]

Byla C-906/19

FO
prieš
Prokuratūrą

(*Cour de cassation* (Prancūzija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Kelių transportas – Socialinės nuostatos – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 – Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkte numatyta leidžianti nukrypti nuostata – Sąvoka „transporto priemonė, vežanti keleivius reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 [km]“ – Vairuotojų pareigos, kai transporto priemonės naudojamos mišriai – Reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies taikymo sritis – Eksteritorinės sankcijos – Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pažeidimų neįtraukimas – Principas „nėra nusikaltimų ir bausmių be įstatymo“

I. Įvadas

1. Prancūzijoje atlikus transporto įmonės, kurios buveinė yra Vokietijoje, eksploatuojamo autobuso patikrinimą kelyje buvo nustatyta, kad vairuotojas važiavo Vokietijos teritorija neįstatęs vairuotojo kortelės į transporto priemonės tachografą. Vėliau Prancūzijoje buvo vykdytas įmonės vadovo baudžiamasis persekiojimas už padarytą nusikaltimą – t. y. už tai, kad neįstatė vairuotojo kortelės į transporto priemonės tachografą. Pirmojoje instancijoje jam buvo skirta 10 125 EUR bauda. Apeliacinės instancijos teismas šią nutartį paliko nepakeistą.

2. Šioje byloje Teisingumo Teismo prašoma išaiškinti reglamentus (EB) Nr. 561/2006[2] ir (EEB) Nr. 3821/85[3], siekiant nustatyti, pirma, ar vairuotojų pareigos, kylančios iš Reglamento Nr. 3821/85, taikytinos vairuojant transporto priemones, naudojamas tiek trumpesniems nei 50 km, tiek ilgesniems reisams, ir, antra, ar dėl nagrinėjamų nusikalstamų veikų Prancūzijoje galėjo būti vykdomas baudžiamasis persekiojimas, jeigu jos buvo padarytos Vokietijoje.

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1).

[3] 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 120).

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

1. Reglamentas Nr. 3821/85

3. Pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms taikytinos redakcijos Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 2 dalyje buvo numatyta:

„Vairuotojai naudoja registracijos lapus arba vairuotojo kortel[e]s kiekvieną darbo dieną, [...] nuo to momento, kai jie perima transporto priemonę.“

4. Šio reglamento 15 straipsnio 7 dalyje buvo nustatyta, kad:

„a) Jei vairuotojo vairuojamoje transporto priemonėje yra sumontuota I priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga, tikrinančiam pareigūnui paprašius, vairuotojas turi būti pasiruošęs parodyti:

i) einamosios savaitės ir prieš tai ėjusių 15 dienų vairuotojo naudotus registracijos lapus;

ii) vairuotojo kortelę, jei turi, ir

iii) vis[us] einamą dieną ir prieš tai ėjusias 15 dienų ranka darytus įrašus ir spaudinius, kaip numatyta šiame reglamente ir Reglamente [Nr. 561/2006].

Tačiau po 2008 m. sausio 1 d. i ir iii punktuose nurodyti laikotarpiai turi apimti einamą dieną ir prieš tai ėjusias 28 dienas.

b) kai vairuotojo vairuojamoje transporto priemonėje yra sumontuota IB priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga, tikrinančiam pareigūnui paprašius, vairuotojas turi būti pasiruošęs parodyti:

i) savo asmeninę vairuotojo kortelę;

ii) visus einamą savaitę ir prieš tai ėjusias 15 dienų ranka darytus įrašus ir spaudinius pagal šio reglamento ir Reglamento [Nr. 561/2006] reikalavimus ir

iii) registracijos lapus, atitinkančius ii punkte nurodytą laikotarpį, kurio metu jis vairavo transporto priemonę, kurioje yra sumontuota I priedo reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga.

Tačiau po 2008 m. sausio 1 d. ii punkte nurodyti laikotarpiai turi apimti einamą dieną ir prieš tai ėjusias 28 dienas;

c) Kaip laikomasi Reglamento [Nr. 561/2006] reikalavimų, įgaliotas tikrinantis pareigūnas gali patikrinti analizuodamas registracijos lapus, rodomus ar atspausdintus duomenis, kuriuos užregistravo įrašymo įranga ar vairuotojo kortelė arba, neturint šios galimybės, analizuojant visus kitus papildomus dokumentus, nurodytus 16 straipsnio 2 ir 3 punktuose, galinčius patvirtinti, jog nesilaikoma nuostatos reikalavimų.“

5. Minėto reglamento 19 straipsnyje buvo numatyta:

„<…>

2. Valstybės narės padeda viena kitai įgyvendinti šį reglamentą ir stebėti jo įgyvendinimą.

3. Teikdamos šią abipusę pagalbą kompetentingos valstybių narių institucijos nuolat teikia vienos kitoms visą turimą informaciją apie:

– šio reglamento nuostatų pažeidimus, kuriuos padaro nerezidentai, bei baudas už jų padarytus pažeidimus,

– valstybės narės skirtas nuobaudas rezidentams už tokius pažeidimus, padarytus kitose valstybėse narėse.“

6. Reglamentas Nr. 3821/85 buvo panaikintas ir pakeistas 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 60, 2014, p. 1).

2. Reglamentas Nr. 561/2006

7. Šios bylos faktinėms aplinkybėms taikomos redakcijos Reglamento Nr. 561/2006 1 straipsnyje nustatyta:

„Siekiant suderinti konkurencijos sąlygas tarp sausumos transporto rūšių, ypač kelių transporto sektoriuje, bei pagerinti darbo sąlygas ir saugų eismą keliuose, šis reglamentas nustato vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisykles vairuotojams, vežantiems keleivius ir krovinius keliais. Šiuo reglamentu taip pat siekiama skatinti valstybių narių stebėsenos ir vykdymo praktikos bei kelių transporto pramonės darbo pagerėjimą.“

8. Šio reglamento 3 straipsnio a punkte nurodyta, kad jis netaikomas vežimui keliais transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 km.

9. Minėto reglamento V skyriaus 19 straipsnyje, kuriame nustatytos kontrolės procedūros ir sankcijos, numatyta:

„1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento ir Reglamento [Nr. 3821/85] pažeidimus, ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Nei už vieną šio reglamento ar Reglamento [Nr. 3821/85] nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie šias priemones ir sankcijų taikymo taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki 29 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos dienos. Komisija atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.

2. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje.

Išimties tvarka, kai nustatomas pažeidimas:

– kuris buvo padarytas ne atitinkamos valstybės narės teritorijoje, ir

– kurį padarė kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje įsteigtas ūkio subjektas ar vairuotojas, kurio darbo vieta yra kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje,

valstybė narė iki 2009 m. sausio 1 d. gali, užuot taikiusi sankciją, apie pažeidimą pranešti valstybės narės ar trečiosios šalies, kurioje yra įsteigtas ūkio subjektas ar kurioje yra vairuotojo darbo vieta, kompetentingai institucijai.

3. Kiekvienu atveju, kai valstybė narė pradeda procesinius veiksmus ar taiko sankciją už konkretų pažeidimą, ji raštu pateikia vairuotojui tinkamus to įrodymus.

4. Valstybės narės užtikrina, kad proporcingų sankcijų sistema, kuri gali apimti ir finansines sankcijas, galiotų šio reglamento ar Reglamento [Nr. 3821/85] nuostatas pažeidžiančioms [pažeidusiems] ūkio subjektams, susijusiems siuntėjams, ekspeditoriams, kelionių organizatoriams, pirminiams rangovams, subrangovams ir vairuotojų įdarbinimo agentūroms.“

3. Direktyva 2006/22/EB

10. Nagrinėjamos bylos faktinėms aplinkybėms taikomos redakcijos Direktyvos 2006/22/EB[4] III priede pateiktos gairės dėl bendros reglamentų Nr. 561/2006 ir Nr. 3821/85 pažeidimų, pagal sunkumą suskirstytų į įvairias kategorijas, skalės. Šiame priede numatyta, kad Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalies pažeidimas, t. y. negalėjimas pateikti informacijos apie praėjusias 28 dienas (I 3 pažeidimas) laikytinas „labai sunkiu“ pažeidimu.

B. Prancūzijos teisė

11. Pagal *Code des transports* (Transporto kodeksas) L.3315-5 straipsnio pirmą pastraipą už važiavimą keliais naudojant reikalavimų neatitinkančią arba ją naudojančiam vairuotojui nepriklausančią vairuotojo kortelę arba kortelės neįstačius į transporto priemonės tachografą baudžiama šešių mėnesių laisvės atėmimo bausme ir 3 750 EUR bauda.

III. Faktinės aplinkybės, procesas ir prejudiciniai klausimai

12. 2013 m. balandžio 2 d. Versalyje (Prancūzija) nusikalstamumo keliuose prevencijos ir kovos su pažeidimais skyriaus pareigūnai kelyje patikrino kelių transporto įmonės, kurios buveinė yra Zengentalyje (Vokietija), eksploatuotą autobusą.

13. Per šį patikrinimą pareigūnai paprašė vairuotoją pagrįsti patikrinimo dieną ir prieš tai ėjusių 28 dienų laikotarpį vykdytą veiklą. Jie konstatavo, kad kovo 5–9 d., o vėliau kovo 14–16 d., t. y. devynias dienas, transporto priemone važiuota neįstačius į tachografą vairuotojo kortelės.

[4] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006, p. 35).

14. Dėl šių veikų buvo pradėtas minėtos įmonės vadovo (kaltinamasis pagrindinėje byloje) baudžiamasis persekiojimas dėl to, kad pagal Transporto kodekso L.3315-5 straipsnio pirmą pastraipą minėtomis dienomis devynis kartus padaryta nusikalstama veika – vairuota neįstačius vairuotojo kortelės į transporto priemonės tachografą.

15. *Tribunal correctionnel de Versailles* (Versalio nesunkių nusikaltimų bylų teismas, Prancūzija) pripažino nustatytas faktines aplinkybes, t. y. kad padaryta nusikalstama veika, ir skyrė kaltinamajam pagrindinėje byloje 10 125 EUR baudą.

16. *Cour d'appel de Versailles* (Versalio apeliacinis teismas, Prancūzija) patvirtino šį sprendimą dėl kaltės ir bausmės. Šiame teisme kaltinamasis pagrindinėje byloje teigė, kad Prancūzijos baudžiamųjų bylų teismai neturi teritorinės jurisdikcijos ją nagrinėti. Jo teigimu, pirma, nusikalstamos veikos, kuriomis jis kaltinamas, nors ir nustatytos Prancūzijoje, buvo padarytos Vokietijoje, kur transporto priemonė buvo tomis dienomis, kuriomis, kaip kaltinama, jis neužtikrino, kad vairuotojo kortelė būtų įstatyta į tachografą. Antra, nei pagal Prancūzijos įstatymus, kiek tai susiję su baudžiamosios teisės teritorialumo principu, nei pagal Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalį Prancūzijos valdžios institucijoms, nustačiusioms nusikalstamą veiką, neleidžiama vykdyti ją padariusio asmens baudžiamojo persekiojimo, jeigu šie nusikaltimai buvo padaryti kitos Sąjungos valstybės narės teritorijoje.

17. Siekdamas atmesti šiuos argumentus, *Cour d'appel de Versailles* (Versalio apeliacinis teismas) 2018 m. gegužės 2 d. sprendime nurodė, kad per patikrinimą kelyje nustatytos faktinės aplinkybės patenka į Transporto kodekso L. 3315-5 straipsnio, priimto siekiant įgyvendinti Reglamentą Nr. 3821/85, taikymo sritį. Šis teismas pridūrė, kad Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta aiški nuostata, leidžianti nukrypti nuo baudžiamojo persekiojimo teritorialumo principo. Pažymėjęs, kad ši leidžianti nukrypti nuostata yra aiškiai susijusi su Reglamentu Nr. 561/2006, minėtas apeliacinis teismas padarė išvadą, kad ji apima ir Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimus, nes Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalis taip pat yra susijusi su Reglamentu Nr. 3821/85.

18. Todėl *Cour d'appel de Versailles* (Versalio apeliacinis teismas) atmetė kaltinamojo pagrindinėje byloje pateiktą jurisdikcijos neturėjimu grindžiamą prieštaravimą ir patvirtino pirmojoje instancijoje už darbo sąlygų kelių transporto srityje pažeidimą skirtą 10 125 EUR baudą.

19. Kaltinamasis pateikė kasacinį skundą dėl *Cour d'appel de Versailles* (Versalio apeliacinis teismas) sprendimo. Iš esmės pakartojęs pirmojoje instancijoje pateiktus argumentus, kaltinamasis pagrindinėje byloje prašė *Cour de cassation* (Kasacinis teismas, Prancūzija) pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą, kad šis atsakytų į šį klausimą. Šis asmuo taip pat kaltina *Cour d'appel de Versailles* (Versalio apeliacinis teismas) neatsakius į jo argumentus, kad jis negalėjo padaryti inkriminuojamų veiksmų, nes teisės aktai dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių netaikomi trumpesniems nei 50 km reisams. Jo teigimu, tokio reiso metu galima tachografą nustatyti į „out of scope" (liet. neregistruojama) padėtį, o vairuotojai neprivalo įstatyti savo kortelės.

20. Šiomis aplinkybėmis *Cour de cassation* (Kasacinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 561/2006] 19 straipsnio 2 dalies nuostatos, pagal kurias „valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“, taikytinos tik šio reglamento nuostatų pažeidimams ar ir [Reglamento Nr. 3821/85], kuris buvo pakeistas [Reglamentu Nr. 165/2014], nuostatų pažeidimams?

2. Ar [Reglamento Nr. 561/2006] 3 straipsnio a punktą reikia aiškinti taip, kad vairuotojui leidžiama nukrypti nuo [Reglamento Nr. 3821/85], kuris buvo pakeistas [Reglamentu Nr. 165/2014], 15 straipsnio 2 ir 7 dalių nuostatų, pagal kurias vairuotojas privalo būti pasiruošęs tikrinančio pareigūno prašymu parodyti registracijos lapus ir visus einamąją dieną ir per prieš tai ėjusias 28 dienas darytus įrašus, jeigu per 28 dienų laikotarpį transporto priemonė buvo naudojama tiek vežimui maršrutais, kurie patenka į minėtos išimties taikymo sritį, tiek kitais maršrutais, dėl kurių neleidžiami jokie nukrypimai nuo įrašymo įrangos naudojimo taisyklių?“

21. Rašytines pastabas pateikė Prancūzijos vyriausybė ir Europos Komisija. Ši vyriausybė ir Komisija taip pat raštu atsakė į Teisingumo Teismo pateiktus klausimus.

IV. Analizė

22. Šios išvados struktūra yra tokia, kaip nurodyta toliau. Pirmiausia atsakysiu į antrąjį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prejudicinį klausimą, nes, prieš nagrinėjant sankcijų klausimą, logiškiau nustatyti iš Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio kylančių transporto priemonių vairuotojų pareigų pobūdį ir apimtį, kai šioms transporto priemonėms iš esmės taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, tačiau kartais jos naudojamos ir trumpesniems nei 50 km reisams (A). Paskui išnagrinėsiu pirmąjį prejudicinį klausimą, konkrečiai susijusį su valdžios institucijomis, turinčiomis teritorinę kompetenciją skirti sankcijas už šių pareigų pažeidimus (B).

A. Antrasis klausimas: kokios buvo mišrios paskirties transporto priemonių vairuotojų pareigos pagal Reglamentą Nr. 3821/85?

23. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar kiekvienas vairuotojas turi nuolat laikytis Reglamento Nr. 3821/85[5] 15 straipsnyje nustatytų pareigų tuo atveju, kai ta pati transporto priemonė naudojama „mišriai“, t. y. kai ji naudojama ir trumpesniems, ir ilgesniems nei 50 km reisams. Konkrečiai kalbant, kokį poveikį Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkte numatytai leidžiančiai nukrypti nuostatai gali turėti šių pareigų apimtis, kai tokia transporto priemonė naudojama trumpesniems nei 50 km reisams?

24. Prancūzijos vyriausybės teigimu, transporto priemonės, kurioje sumontuotas tachografas, vairuotojas turi bet kada pateikti savo vairavimo veiklos įrodymus, įskaitant tą veiklos dalį, kuriai taikoma Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkte numatyta išimtis, nes tam tikra jo veiklos dalis vykdoma pagal šį reglamentą.

[5] Dabar jis pakeistas Reglamento Nr. 165/2014 34–36 straipsniais.

25. Komisijos teigimu, jeigu tam tikra transporto priemonė yra mišrios paskirties, tokios transporto priemonės vairuotojas turi įstatyti savo vairuotojo kortelę, kai transporto priemonė naudojama vežimui, kuris patenka į Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sritį. Nors vairuotojas neprivalo įstatyti vairuotojo kortelės, kai vairuoja „out of scope“, vis dėlto būtina, kad šis vairavimo laikas vairuotojo kortelėje būtų registruojamas kaip „kitas darbas“, nesvarbu, ar tai būtų daroma automatiškai – įstatant kortelę vairuojant „ne pagal šį reglamentą“, ar panaudojant tachografo rankinio įvedimo funkciją prieš atnaujinant veiklą pagal šį reglamentą.

26. Iš esmės pritariu Komisijos analizei.

27. Mano nuomone, kai transporto priemonė nėra *skirta tik* keleiviams vežti reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 km, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punktą, ir yra *mišrios paskirties*, ši transporto priemonė visiškai patenka į šio reglamento taikymo sritį. Todėl kiekvienas šios transporto priemonės vairuotojas turi vykdyti pareigas, kylančias, be kita ko, iš Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio, įskaitant atvejus, kai transporto priemonė kartais naudojama trumpesniems kaip 50 km reisams.

28. Pirmiausia reikia pažymėti, kad nors pagal Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnį vairuotojai turi registruoti vairavimo laiką, kitas užduotis, buvimo darbo vietoje laiką, pertraukas darbo metu ir kasdienio poilsio laikotarpius, kad per galimą patikrinimą būtų galima patikrinti, ar kiekvienas vairuotojas paiso Reglamento Nr. 561/2006 II skyriuje numatytų vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklių, tačiau šių pareigų apimtis priklauso ne nuo konkretaus vairuotojo ar vykdomo vežimo tipo, o nuo *transporto priemonės* rūšies. Iš tiesų Reglamento Nr. 561/2006 taikytinumas – kuris nulemia Reglamento Nr. 3821/85 ir iš jo kylančių pareigų taikytinumą [6] – tiek teigiamu (taikytinas)[7], tiek neigiamu (netaikytinas)[8] atžvilgiu apibrėžiamas atsižvelgiant į transporto priemonių charakteristikas ir (arba) konkretų jų panaudojimą. Tuo remiantis darytina išvada, kad kiekvienas transporto priemonės, kuriai taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, vairuotojas privalėjo registruoti įvairius su vairavimu susijusius duomenis, numatytus Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnyje.

29. Ar mišrios paskirties transporto priemonei taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, ar jai gali būti taikoma šio reglamento 3 straipsnio a punkte numatyta leidžianti nukrypti nuostata, pagal kurią minėtas reglamentas netaikomas vežimui keliais „transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 [km]“?

30. Mano nuomone, ši leidžianti nukrypti nuostata negali būti aiškinama kaip apimanti kai kurių transporto priemonių atsitiktinį naudojimą trumpesniems kaip 50 km reisams. Ji taikoma tik naudojant transporto priemones, skirtas keleiviams vežti reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 km.

6 Iš Reglamento Nr. 3821/85 3 straipsnio matyti, kad jo taikymo sritis yra tapati Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sričiai.

7 Reglamento Nr. 561/2006 2 straipsnio 1 dalyje pažymėta, kad šis reglamentas taikomas vežant keliais krovinius, kai maksimali leidžiama transporto priemonės masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 3,5 t, arba keleivius transporto priemonėmis, kurios pagal savo konstrukciją gali vežti daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, arba yra tam pritaikytos tai nuolatos daryti, ir yra naudojamos būtent šiam tikslui.

8 Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnyje išdėstytos tam tikros leidžiančios nukrypti nuostatos, taikomos pagal transporto priemonių rūšis. Iš transporto priemonių, kurioms Reglamentas Nr. 561/2006 netaikomas, be pagrindinėje byloje nurodytos išimties, pvz., 3 straipsnyje numatytos transporto priemonės, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 40 kilometrų per valandą, ginkluotųjų pajėgų ir civilinės gynybos transporto priemonės, specializuotos medicinos tikslams skirtos transporto priemonės arba „komercinės transporto priemonės, <…> turinčios istorinį statusą, ir kurios yra naudojamos nekomerciniam keleivių ar krovinių vežimui“. Taip pat žr. Reglamento Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalį.

31. Visų pirma pagal suformuotą jurisprudenciją leidžianti nukrypti nuostata negali būti aiškinama taip, kad jos pasekmės viršytų tai, kas būtina siekiant apsaugoti interesus, kuriuos ja siekiama užtikrinti. Be to, leidžiančių nukrypti nuostatų apimtis turi būti nustatyta atsižvelgiant į nagrinėjamo teisės akto tikslus[9]. Tuo remiantis darytina išvada, kad Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkte numatyta išimtis turi būti aiškinama siaurai.

32. Pagal Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punktą šis reglamentas netaikomas transporto priemonėms, „vežančioms“ keleivius „reguliariais reisais“, neviršijančiais 50 km. Iš šios formuluotės matyti, kad ši nukrypti leidžianti nuostata taikoma tik toms transporto priemonėms, kurios skirtos *tik* keleiviams vežti trumpesniais kaip 50 km reisais, teikiant „paslaugas, kai keleiviai vežami nustatytais laiko tarpais ir nustatytais maršrutais“[10]. Konkrečiai kalbant, tai gali būti miesto transportui skirtos transporto priemonės, mokykliniai autobusai, kuriais mokiniai vežami iš namų į mokyklą arba iš mokyklos į namus, arba autobusai, kuriais darbuotojai vežami iš namų į įmonę arba iš įmonės į namus[11]. Taigi į Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkto taikymo sritį nepatenka transporto priemonės, kurios vežėjo iniciatyva kartais[12] naudojamos keleiviams vežti trumpais reisais, bet šiomis transporto priemonėmis nevykdomi „reguliarūs reisai“[13].

33. Kitoks (hipotetiškai platesnis) Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkto aiškinimas prieštarautų ne tik šio reglamento tikslams gerinti darbo sąlygas ir kelių eismo saugumą, bet ir vairuotojų ir transporto įmonių vadovų teisinio saugumo reikalavimui.

34. Iš tikrųjų galima įsivaizduoti scenarijų, kai tas pats vairuotojas transporto priemonę naudoja ilgesniam nei 50 km reisui ir iš karto po jo (arba prieš jį) vienam (ar keliems) trumpesniems nei 50 km reisams. Siekiant darbo sąlygų gerinimo ir kelių eismo saugumo didinimo tikslų, neišvengiamai reikalaujama, kad toks vienas vairuotojas įrašytų visus su vairavimu susijusius duomenis, kad kontrolės pareigūnai galėtų patikrinti, ar šis vairuotojas nepažeidė Reglamento Nr. 561/2006 II skyriaus nuostatų, kad ir koks būtų šia transporto priemone vykdomo reiso tipas[14]. Iš tiesų transporto priemonės vairavimas net ir trumpu maršrutu yra realus vairuotojo veiklos laikotarpis, kuris gali turėti įtakos vairavimui ir per kurį jis negali laisvai naudotis savo laiku[15].

35. Be to, patikrinimo atveju gali paaiškėti – ir taip, atrodo, buvo nagrinėjamoje pagrindinėje byloje, – kad 28 paskutinių dienų duomenys, susiję su *transporto priemone*, ir duomenys, susiję su *vairuotoju*, gali skirtis, ypač jeigu pasinaudota galimybe tachografą nustatyti *out of scope* į padėtį.

9 Žr., pavyzdžiui, 2013 m. spalio 3 d. Sprendimą *Lundberg* (C-317/12, EU:C:2013:631, 20 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

10 Kaip matyti iš Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnyje pateiktos sąvokos „reguliarūs reisai“ apibrėžties, kurioje daroma nuoroda į šiuo metu panaikinto 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 306) 2 straipsnio 1 punktą.

11 Žr., pvz., 2017 m. kovo 2 d. Sprendimą *Casa Noastră* (C-245/15, EU:C:2017:156), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad darbuotojų vežimo iš gyvenamosios vietos į darbo vietą ir atgal paslauga, kurią organizuoja jų darbdavys ir kurios maršrutas neviršija 50 km, patenka į Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkte numatytos išimties taikymo sritį.

12 Sąvokos „vienkartinės paslaugos“ apibrėžtį žr. Reglamento Nr. 684/92 2 straipsnio 3 punkte.

13 Šiuo tikslu žr. 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimą *Clarke & Sons ir Ferne* (C-47/97, EU:C:1998:185), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad kelionių organizatoriaus keletą kartų teikiama keleivių vežimo iš oro uosto į viešbutį su tam tikrais atvejais sustojimu turistinėje vietovėje, kai tikslus maršrutas iš anksto nenustatomas, paslauga nėra reguliarusis reisas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 561/2006 leidžiančią nukrypti nuostatą.

14 Šiuo klausimu pagal analogiją taip pat žr. Reglamento Nr. 561/2006 6 straipsnio 5 dalį, pagal kurią kiekvienas vairuotojas įpareigojamas kaip „kitus darbus“ įregistruoti bet kurį laikotarpį, per kurį vairavo transporto priemonę, naudojamą komercinėms operacijoms, nepatenkančioms į šio reglamento taikymo sritį. Taip pat žr. 2001 m. sausio 18 d. Sprendimą *Skills Motor Coaches ir kt.* (C-297/99, EU:C:2001:37), kuriuo Teisingumo Teismas įpareigojo transporto priemonės A, patenkančios į Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sritį, vairuotoją registruoti visą savo vairavimo veiklą, įskaitant ir atvejus, kai ji darbo metu vykdoma vairuojant B transporto priemonę, kuriai šis reglamentas netaikomas.

15 Taip pat pagal analogiją žr. 2001 m. sausio 18 d. Sprendimą *Skills Motor Coaches ir kt.* (C-297/99, EU:C:2001:37, 37 punktas).

Kadangi tokie neatitikimai kartais gali slėpti įvairių Reglamento Nr. 561/2006 II skyriuje nustatytų terminų pažeidimą, prisidengiant mišriu transporto priemonės naudojimu, dėl kurio tachografas gali būti laikomas *out of scope* padėtyje ir nevykdoma pareiga įregistruoti reikšmingus duomenis, vairuotojas (o nagrinėjamu atveju – įmonės vadovas) yra suinteresuotas įrašyti šiuos duomenis, kad galėtų pagrįsti šiuos neatitikimus, pateikdamas transporto priemonės naudojimą įrodančius dokumentus. Taigi siūlomas Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnio a punkto aiškinimas sustiprina vairuotojo ir įmonės vadovo asmens teisinį saugumą.

36. Iš to matyti, kad, jeigu transporto priemonė, kuri, beje, patenka į Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sritį, naudojama mišriai, bet kuriam šią transporto priemonę vairuojančiam vairuotojui taikomos Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnyje numatytos pareigos.

B. Pirmasis klausimas: kas gali bausti?

37. Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, kurios kompetentingos institucijos turi teisę bausti už Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimus: ar tai yra tik valstybės narės, kurioje buvo padarytas pažeidimas, institucijos, ar tai gali būti ir valstybės narės, kurios teritorijoje pažeidimas buvo ne padarytas, o tik nustatytas institucijos?

38. Mano nuomone, į šį klausimą atsakyti nereikia, nes atrodo, kad nagrinėjamas pažeidimas buvo *ir* padarytas, *ir* konstatuotas Prancūzijos teritorijoje, – tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, – dėl to šios valstybės valdžios institucijos gali bausti pažeidėją, jeigu nacionalinėje teisėje numatytas tinkamas teisinis pagrindas (1). Vis dėlto, siekdamas išsamumo, turiu nurodyti, kad valstybė narė negali, remdamasi Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalimi, bausti už Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimą, jei nėra sąsajos tarp padaryto pažeidimo ir šios valstybės narės (2).

1. Koks pažeidimas ir kurioje teritorijoje?

39. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad kaltinamajam pagrindinėje byloje buvo skirta 10 125 EUR bauda už tai, kad jis *Vokietijoje* devynis kartus padarė nusikaltimą, t. y. neįstatė vairuotojo kortelės į transporto priemonės tachografą, už kurį baudžiama pagal Transporto kodekso L.3315-5 straipsnio pirmą pastraipą. Vis dėlto prašyme priimti prejudicinį sprendimą taip pat aiškiai nurodyta, kad šios nusikalstamos veikos padarymo vieta yra Versalis. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad Prancūzijos teisėje, t. y. Transporto kodekso L.3315-5 straipsnyje, numatytas nusikaltimas atitinka Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalyje apibrėžtą pažeidimą, kurį sudaro ne vairuotojo kortelės neįstatymas į tachografą, o negalėjimas pateikti informacijos apie prieš tai ėjusias 28 dienas.

40. Dėl šių neatitikimų nacionalinių institucijų nustatyto pažeidimo pobūdis man lieka šiek tiek neaiškus. Ar buvo vykdomas kaltinamojo baudžiamasis persekiojimas už vairuotojo kortelės neįstatymą į tachografą, – Prancūzijos teisėje numatytą nusikaltimą, kuris buvo nustatytas Prancūzijoje, bet buvo nuolat daromas Vokietijoje? O gal jis buvo kaltinamas tuo, kad negalėjo Prancūzijoje pateikti reikiamos informacijos apie 28 dienas iki patikrinimo ir taip pažeidė Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalį?

41. Į šiuos klausimus turi atsakyti nacionaliniai teismai. Vis dėlto atrodo, kad pagrindinė byla *formaliai* susijusi su pirmuoju scenarijumi, nors *faktiškai* iš tikrųjų ji priskirtina antrajam.

42. Pirmiausia pažymėtina, kad pagal Sąjungos teisę nereikalaujama, kad transporto priemonių vairuotojai, kuriems taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, bet kokiomis aplinkybėmis turėtų vairuotojo kortelę. Iš tikrųjų tachografas, kuriam, kad veiktų, reikia vairuotojo kortelės [16], įrengtas ne visose transporto priemonėse, o Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalies a punkto ii papunktyje aiškiai nurodyta, kad vairuotojas privalo pateikti vairuotojo kortelę kontrolės pareigūnui tiktai tuo atveju (ir tai logiška), „jei ją turi“ [17]. Tačiau, kaip jau buvo priminta [18], vairuotojas privalo įrašyti (ir kontrolės atveju pateikti) informaciją, reikšmingą siekiant įsitikinti, jog tinkamai taikomos Reglamento Nr. 561/2006 II skyriuje nustatytos taisyklės. Šiuo tikslu Reglamento Nr. 3821/85 15 straipsnio 7 dalyje numatyti kelių tipų patvirtinamieji dokumentai – nuo registracijos lapų iki vairuotojo kortelės – ir netgi numatyta daug paprasčiau, kad tai gali būti tą dieną ir praėjusias 28 dienas „ranka daryti visi įrašai ir atsispausdinti spaudiniai“.

43. Tuo remiantis darytina išvada, kad vairuotojo kortelės neįstatymas į tachografą savaime ir vertinamas atskirai nėra Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimas [19]. Iš to taip pat matyti, kad minėto reglamento 15 straipsnio 7 dalyje numatytų pareigų pažeidimas yra *negalėjimas pateikti patvirtinamųjų dokumentų*, kurie įrodytų tinkamą transporto priemonės naudojimą 28 dienas iki patikrinimo [20].

44. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, toks pažeidimas būtinai padaromas valstybės narės, kurioje buvo nustatytas, teritorijoje. Jeigu ši valstybė narė turi šiam tikslui tinkamą teisinį pagrindą, pagal baudžiamosios teisės teritorialumo principą minėtos valstybės institucijos turi teisę skirti sankciją pažeidimą padariusiam asmeniui net ir tuo atveju, kai jis yra nerezidentas [21].

2. Dėl Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies taikymo srities

45. Nors, mano nuomone, į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pirmąjį klausimą formaliai atsakyti nereikia, nes tai nebūtina ginčui išspręsti, vis dėlto, atsižvelgdamas į prejudicinių klausimų svarbos prezumpciją ir generaliniams advokatams patikėtą užduotį, trumpai į jį atsakysiu.

46. Pagal Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą „[v]alstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“. Taigi iš 19 straipsnio 2 dalies formuluotės aiškiai matyti, kad daroma nuoroda į *šio reglamento* pažeidimą.

47. Prancūzijos vyriausybė ir Komisija iš esmės remiasi kontekstiniu ir teleologiniu aiškinimu, ir abi daro išvadą, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalį valstybėms narėms leidžiama taikyti sankcijas tiek už šio reglamento, tiek Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimus, kai šie pažeidimai buvo paprasčiausiai konstatuoti jų teritorijoje, nors buvo padaryti kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje, tačiau tai prieštarauja Reglamento

[16] Reglamento Nr. 3821/85 I priede, susijusiame su analoginiais tachografais, vairuotojo kortelė nenurodyta. Tokiu atveju transporto priemonių, kuriose įrengtas šio priedo reikalavimus atitinkantis tachografas, vairuotojams darbdavys išduoda tiktai registracijos lapus.

[17] Taip pat žr. Reglamento Nr. 3821/85 14 straipsnio 3 dalį, pagal kurią valstybė narė *gali* reikalauti, kad vairuotojas, kuriam taikomos Reglamento Nr. 561/2006 nuostatos, turėtų vairuotojo kortelę net ir tuo atveju, kai transporto priemonėje yra I B priede nurodytas įrašymo įrenginys (skaitmeninis tachografas).

[18] Šios išvados 28 punktas.

[19] Tai patvirtinta Direktyvos 2006/22 III priede, kuriame nėra rekomendacijos išskirti tokį pažeidimą.

[20] Pažeidimas I 3, už kurį rekomenduojama bausti pagal Direktyvos 2006/22 III priedą (žr. šios išvados 10 punktą).

[21] Šiuo klausimu žr. Reglamento Nr. 3821/85 19 straipsnio 3 dalies pirmą įtrauką.

Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies tekstui. Šių suinteresuotųjų šalių teigimu, šie du reglamentai sudaro neatsiejamą visumą. Reglamento Nr. 561/2006 veiksmingumas esą grindžiamas Reglamento Nr. 3821/85 taikymu, nes jį įgyvendinant reikia naudoti įrašymo įrenginį. Be to, kadangi abiem reglamentais siekiama tų pačių tikslų, būtų ne tik logiška, bet ir būtina, atsižvelgiant į tarptautinį kelių transporto veiklos pobūdį, leisti valstybės narės valdžios institucijoms skirti sankcijas už šios valstybės teritorijoje nustatytus šių reglamentų pažeidimus, nes priešingu atveju kiltų ne tik pažeidimų, bet ir nelaimingų atsitikimų grėsmė.

48. Komisija, remdamasi parengiamaisiais dokumentais, visų pirma pabrėžia, kad Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalyje Reglamentas Nr. 3821/85 nepaminėtas, tačiau tai nėra sąmoningas pasirinkimas. Nors pradiniame Komisijos pasiūlyme dėl reglamento nėra jokios „eksteritorialumo išlygos“, taip yra todėl, kad iš tikrųjų tokia sąlyga nebūtina, nes jokio eksteritorialumo nėra. 19 straipsniu siekiama nustatyti ne nacionalinę sankcijų sistemą, o visoje Sąjungos teritorijoje taikomą Sąjungos sankcijų sistemą. Atsižvelgiant į tai, valstybės narės, jei tai joms buvo leidžiama pagal nacionalinę sistemą, jau tada galėjo numatyti sankcijas už pažeidimus, kuriuos šioje teritorijoje paprasčiausiai konstatavo jų kompetentingos institucijos. Teisėkūros darbų metu įtraukiant Komisijos pasiūlyme nenurodytą naują 2 dalį iš pradžių siekta tiktai pakeisti šią galimybę pareiga. Vėliau, rengiant akto, kuris tapo Reglamentu Nr. 561/2006, 19 straipsnio 2 dalį, tekstas pasikeitė taip, kad pareiga nebuvo nustatyta.

49. Nesutinku su tokiu požiūriu. Manau, kad Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalis negali būti aiškinama taip, kad vien dėl to, jog šis reglamentas ir Reglamentas Nr. 3821/85 vienas kitą papildo, į jos taikymo sritį patenka pastarojo reglamento pažeidimai, nors jis šioje nuostatoje aiškiai nepaminėtas.

50. Pirma, nors Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 ir 4 dalyse daroma horizontali nuoroda ir į Reglamentą Nr. 561/2006, ir į Reglamentą Nr. 3821/85, šios dalys yra labai bendro pobūdžio ir pagal jas valstybės narės tik iš esmės įpareigojamos nustatyti sankcijų už vieno ar kito iš minėtų reglamento pažeidimą sistemą. Taigi jų dalykas skiriasi nuo labai specifinio 19 straipsnio 2 dalies tikslo – leisti taikyti eksteritorines sankcijas.

51. Antra, nors Reglamento Nr. 3821/85 ir Reglamento Nr. 561/2006 savitarpio papildomumas yra nepaneigiamas[22], Direktyvos 2006/22 III priede aiškiai atskiriama Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimų grupė (taisyklių, susijusių su personalu, vairavimo trukme, pertraukomis, poilsio laiku ir apmokėjimo rūšimis, nesilaikymas) ir Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimų grupė (taisyklių, susijusių tachografų įrengimu ir naudojimu, vairuotojo kortele, registracijos lapais, įrašomais duomenimis ar dokumentų pateikimu, nesilaikymas). Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas šias dvi pažeidimų grupes[23] išskyrė taip, kad negalima tvirtai teigti, jog aiškus Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimų neįtraukimas į Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalį yra paprasto netyčinio neįtraukimo pasekmė. Todėl, priešingai Komisijos argumentams, visiškai būtų galima teigti, kad

[22] Reglamentas Nr. 3821/85 yra tiesiogiai susijęs su Reglamentu Nr. 561/2006. Nors juo tiesiogiai siekiama įpareigoti vairuotojus įrašyti tam tikrus su vairavimu susijusius duomenis, galutinis jo tikslas – leisti kontrolės pareigūnams, pateikiant kelių tipų patvirtinamuosius dokumentus, įsitikinti, kad laikomasi Reglamento Nr. 561/2006 II skyriaus taisyklių. Žr., pavyzdžiui, 2018 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *Baumgartner* (C-513/17, EU:C:2018:772, 28 punktas).

[23] Nesiginčijama, kad praktikoje šis atskyrimas ne visada toks aiškus, nes tam tikrais veiksmais gali būti pažeistas ir Reglamentas Nr. 3821/85, ir Reglamentas Nr. 561/2006 (žr., pavyzdžiui, 2016 m. birželio 9 d. Sprendimą *Eurospeed* (C-287/14, EU:C:2016:420) ir 2018 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *Baumgartner* (C-513/17, EU:C:2018:772)).

vien tai, jog Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalyje nėra jokios nuorodos į Reglamentą Nr. 3821/85, priešingai, reiškia, kad šią nuorodą Sąjungos teisės aktų leidėjas praleido sąmoningai [24].

52. Trečia, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas suteikia valstybėms narėms įgaliojimus skirti sankcijas už kitose valstybėse narėse padarytus pažeidimus, atrodo, kad jis tai daro aiškiai ir ribotais atvejais, ir tai patvirtina kiti teisės aktai. Pavyzdžiui, pagal 2017 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2017/1371 dėl kovos su Sąjungos finansiniams interesams kenkiančiu sukčiavimu baudžiamosios teisės priemonėmis [25], priimtos vadovaujantis SESV 83 straipsnio 2 dalimi [26], 11 straipsnį valstybės narės kompetencijos išplėtimas suteikiant jai teisę taikyti sankcijas už nusikaltimus, padarytus *ne* jos teritorijoje, siejamas tiek su būtinybe apie tai informuoti Komisiją, tiek su reikalavimu susieti šį pažeidimą su šia valstybe nare [27]. Iš šio pavyzdžio matyti, kad kai Sąjungos teisės aktų leidėjas siekia leisti valstybei narei bausti už ne jos teritorijoje padarytą pažeidimą, jis tai daro aiškiai, tiksliai ir tik dėl pažeidimų, kurie, be kita ko, yra susiję su šia valstybe [28].

53. Galiausiai, kiek tai susiję su tuo, kas išdėstyta, iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad pagal principą „nėra nusikaltimų ir bausmių be įstatymo“ reikalaujama, kad įstatyme būtų aiškiai apibrėžti pažeidimai ir už juos skiriamos bausmės. Ši sąlyga įvykdoma, jei teisės subjektas iš atitinkamos nuostatos formuluotės ir prireikus iš teismų pateikto išaiškinimo gali žinoti, kurie veiksmai ir neveikimas užtraukia baudžiamąją atsakomybę [29].

54. Svarbus yra tas (Europos) teisės akto tekstas, kuris galiausiai buvo priimtas. Ir atvirkščiai, per teisėkūros procedūrą išreikšti, bet tekste nenurodyti ketinimai ir mintys, *a fortiori* teisės aktų leidėjo neįtvirtintos nuostatos, neturi reikšmės. Jeigu teisės aktų leidėjas nesugebėjo aiškiai nurodyti, ko siekė, sunku pradėti tai daryti *a posteriori*, pasitelkiant aiškinimą, nes suinteresuotieji asmenys pagrįstai galėjo manyti kitaip [30]. Toks žingsnis sukelia dar daugiau problemų, jeigu pagal analogiją arba dėl sąsajų galiausiai faktiškai turi būti skiriama bausmė už tam tikrą elgesį, nors tam nėra aiškaus teisinio pagrindo. Baudžiamosios teisės srityje baudžiamosios veikos turi būti tiksliai ir aiškiai apibrėžos *ex ante*.

55. Todėl, priešingai, nei teigia Prancūzijos vyriausybė, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies formuluotę, be abejo, negali būti laikoma, kad susijęs asmuo gali pagrįstai numatyti persekiojimo už pagal šią nuostatą tam tikros valstybės narės teritorijoje nustatytus, bet ne joje padarytus Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimus galimybę.

[24] Galiausiai reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nepakeitė Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies formuluotės, rengdamas jo paskutinę 2020 m. rugpjūčio 20 d. versiją po to, kai jis buvo pakeistas 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1054 (OL L 249, 2020, p. 1).

[25] OL L 198, 2017, p. 29.

[26] Pagal ją: „[j]ei valstybių narių baudžiamųjų įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų suderinimas pasirodo būtinas užtikrinant Sąjungos politikos veiksmingą įgyvendinimą srityje, kurioje taikomos derinimo priemonės, direktyvose galima nustatyti būtiniausias taisykles dėl nusikalstamų veikų ir sankcijų apibrėžimo atitinkamoje srityje“.

[27] Pagal Direktyvos 2017/1371 11 straipsnio 3 dalį, kai valstybė narė nusprendžia jurisdikciją taikyti nusikalstamoms veikoms, įvykdytoms ne jos teritorijoje, ji informuoja Komisiją esant bet kuriam iš šių atvejų: a) nusikalstamą veiką padariusio asmens įprastinė gyvenamoji vieta yra jos teritorijoje; b) nusikalstama veika yra įvykdyta jos teritorijoje įsteigto juridinio asmens naudai arba c) nusikalstamą veiką padaręs asmuo yra vienas iš jos pareigūnų, vykdantis oficialias pareigas.

[28] Dėl kito analogiško pavyzdžio žr. 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/57/ES dėl baudžiamųjų sankcijų už manipuliavimą rinka (manipuliavimo rinka direktyva) (OL L 173, 2014, p. 179) 10 straipsnį.

[29] Žr., pvz., 2008 m. birželio 3 d. Sprendimą *Intertanko ir kt.* (C-308/06, EU:C:2008:312, 71 punktas), 2015 m. spalio 22 d. Sprendimą *AC-Treuhand / Komisija* (C-194/14 P, EU:C:2015:717, 40 punktas) ir 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimą *Vaditrans* (C-102/16, EU:C:2017:1012, 51 punktas).

[30] Žr. mano išvadą byloje *Presidenza del Consiglio dei Ministri* (C-129/19, EU:C:2020:375, 119–123 punktai). Taip pat žr. mano išvadą byloje *Entoma* (C-526/19, EU:C:2020:552).

56. Iš to matyti, kad šiuo metu galiojančios redakcijos Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalimi valstybės narės valdžios institucijoms nesuteikiama teisė skirti sankciją įmonės vadovui ir (arba) transporto priemonės, kuriai taikomas šis reglamentas, vairuotojui už Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimą, kuris nebuvo padarytas jos teritorijoje ir nėra niekaip kitaip susijęs su šia valstybe nare.

57. Apibendrindamas pripažįstu, kad toks sprendimas nėra visapusiškai patenkinamas. Atsižvelgiant į tai, kad abu šie reglamentai yra glaudžiai susiję, galėtų būti tikslinga įtraukti Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimus į Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalį[31]. Tačiau, kaip jau buvo pabrėžta, tikslingumas nelemia teisėtumo, ypač baudžiamosios teisės srityje. Jeigu būtų pripažinta, kad dabartinėje Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies formuluotėje yra spragų[32], Sąjungos teisės aktų leidėjas turėtų ją iš dalies pakeisti.

V. Išvada

58. Siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Cour de cassation* (Kasacinis teismas, Prancūzija) pateiktus prejudicinius klausimus:

– 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo 3 straipsnio a punktas turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas tik transporto priemonėms, skirtoms tik keleiviams vežti reguliariaisiais reisais, neviršijančiais 50 km. Mišriai naudodamas transporto priemonę tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, kiekvienas vairuotojas turėjo vykdyti 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų 15 straipsnyje nustatytas pareigas.

– Šiuo metu galiojančios redakcijos Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalimi valstybės narės valdžios institucijoms nesuteikiama teisė skirti sankciją įmonės vadovui ir (arba) transporto priemonės, kuriai taikomas šis reglamentas, vairuotojui už Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimą, kuris nebuvo padarytas jos teritorijoje ir nėra niekaip kitaip susijęs su šia valstybe nare.

[31] 2018 m. rugsėjo 26 d. Sprendime *Baumgartner* (C-513/17, EU:C:2018:772, 30 punktas) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, „turint galvoje tarpvalstybinį vežimo keliais pobūdį, toks Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos aiškinimas, pagal kurį valstybės narės leidžia savo kompetentingoms institucijoms skirti sankciją už jų teritorijoje nustatytą pažeidimą, net jeigu jis padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje, labiau atitinka šiuo reglamentu siekiamus tikslas“. Šis teiginys *mutadis mutandis* visiškai galėtų būti taikomas Reglamento Nr. 3821/85 pažeidimams.

[32] Mano nuomone, dėl šios išvados 39–44 punktuose nurodytų priežasčių tai nebūtinai yra tiesa.