Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MICHAL BOBEK
της 4ης Μαρτίου 2021 [1]

**Υπόθεση C-906/19**

**FO**
**κατά**
**Ministère public**

[αίτηση του Cour de cassation (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Γαλλία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Κοινωνικές διατάξεις – Κανονισμοί (ΕΚ) 561/2006 και (ΕΟΚ) 3821/85 – Παρέκκλιση προβλεπόμενη στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 – Έννοια του "οχήματος που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα" – Υποχρεώσεις των οδηγών σε περίπτωση οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται κατά μικτό τρόπο – Πεδίο εφαρμογής του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 – Εξωεδαφικές κυρώσεις – Μη συμπερίληψη των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 – Αρχή nullum crimen, nulla poena sine lege»

## I. Εισαγωγή

1. Κατόπιν οδικού ελέγχου που διενεργήθηκε στη Γαλλία σε πούλμαν το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση μεταφορών που εδρεύει στη Γερμανία, διαπιστώθηκε ότι το όχημα είχε κυκλοφορήσει στη Γερμανία χωρίς η κάρτα οδηγού να έχει εισαχθεί στον ταχογράφο του οχήματος. Ως εκ τούτου, ασκήθηκε εις βάρος του διευθύνοντος την επιχείρηση ποινική δίωξη στη Γαλλία λόγω τελέσεως του αδικήματος της παραλείψεως εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο του οχήματος. Ο διευθύνων την επιχείρηση καταδικάστηκε πρωτοδίκως στην καταβολή προστίμου 10 125 ευρώ. Η απόφαση αυτή επικυρώθηκε κατ' έφεση.

2. Στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, το Δικαστήριο καλείται να προβεί σε ερμηνεία των κανονισμών (ΕΚ) 561/2006 [2] και (ΕΟΚ) 3821/85 [3] προκειμένου να καθορίσει, πρώτον, εάν οι υποχρεώσεις των οδηγών που απέρρεαν από τον κανονισμό 3821/85 είχαν εφαρμογή στο πλαίσιο της οδηγήσεως οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνταν τόσο σε διαδρομές μικρότερες

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1).

[3] Κανονισμός του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8).

των 50 χιλιομέτρων όσο και σε μεγαλύτερες διαδρομές και, δεύτερον, εάν οι επίμαχες στοιχειοθετούσες παράβαση πράξεις μπορούσαν να διωχθούν ποινικώς στη Γαλλία καίτοι τελέσθηκαν στη Γερμανία.

## II. Το νομικό πλαίσιο

### *A. Το δίκαιο της Ένωσης*

#### *1. Ο κανονισμός 3821/85*

3. Το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως, όριζε τα εξής:

«Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα.

[…]»

4. Το άρθρο 15, παράγραφος 7, του εν λόγω κανονισμού όριζε τα εξής:

«α) Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα Ι, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 15 ημέρες·

ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και

iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό [561/2006].

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι των σημείων i) και iii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες.

β) όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα ΙΒ, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

i) την κάρτα οδηγού της οποίας είναι κάτοχος·

ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό [561/2006]· και

iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον κατά τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα Ι.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι του σημείου ii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

γ) ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό [561/2006] αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οιοδήποτε συνοδευτικό έγγραφο που αποδεικνύει τη μη τήρηση μιας εκ των διατάξεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.»

5. Το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού διαλάμβανε τα εξής:

«[…]

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και για τον έλεγχό της.

3. Στα πλαίσια της αμοιβαίας αυτής συνδρομής, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ανταλλάσσουν τακτικά όλα τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με:

– τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού από πρόσωπα που δεν κατοικούν στο έδαφός τους και τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν για τις παραβάσεις αυτές,

– τις κυρώσεις που επιβάλλει κράτος μέλος στους υπηκόους του για παραβάσεις που διέπραξαν στο έδαφος άλλων κρατών μελών.»

6. Ο κανονισμός 3821/85 καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1).

*2. Ο κανονισμός 561/2006*

7. Το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως, ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

8. Το άρθρο 3, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

9. Το άρθρο 19, το οποίο περιλαμβάνεται στο σχετικό με τις διαδικασίες ελέγχου και κυρώσεων κεφάλαιο V του ίδιου κανονισμού, ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού [3821/85] και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του [κανονισμού 3821/85] δεν υπόκειται σε περισσότερες της μίας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29, δεύτερο εδάφιο. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.

2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

– η οποία δεν διεπράχθη στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, και

– η οποία διεπράχθη από επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχόλησης είναι σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα,

ένα κράτος μέλος δύναται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009, αντί να επιβάλει κύρωση, να κοινοποιεί τα στοιχεία της παράβασης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου έχει τον τόπο απασχόλησής του ο οδηγός.

3. Όταν ένα κράτος μέλος κινεί διαδικασία ή επιβάλλει κυρώσεις για συγκεκριμένη παράβαση, παρέχει στον οδηγό τις οφειλόμενες αποδείξεις γραπτώς.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται σύστημα αναλογικών κυρώσεων, στις οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνονται οικονομικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό ή τον [κανονισμό 3821/85] εκ μέρους επιχειρήσεων ή συνεργαζόμενων αποστολέων, μεταφορέων φορτίων, διοργανωτών ταξιδιών, εργολάβων, υπεργολάβων και γραφείων απασχόλησης οδηγών.»

### *3. Η οδηγία 2006/22/ΕΚ*

10. Το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ[4], όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως, περιέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με μια κοινή κλίμακα παραβάσεων των κανονισμών 561/2006 και 3821/85, οι οποίες χωρίζονται ανά κατηγορίες, ανάλογα με τη βαρύτητά τους. Στο εν λόγω παράρτημα κατατάσσεται ως «λίαν σοβαρή» η παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85, η οποία συνίσταται στην αδυναμία προσκόμισης εγγραφών των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών (παράβαση Θ 3).

[4] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 35).

### *Β. Το γαλλικό δίκαιο*

11. Κατά το άρθρο L. 3315-5, πρώτο εδάφιο, του code des transports (κώδικα μεταφορών), τιμωρείται με ποινή φυλακίσεως έξι μηνών και με πρόστιμο 3 750 ευρώ η πραγματοποίηση οδικής μεταφοράς με κάρτα οδηγού που δεν είναι συμβατή ή δεν ανήκει στον οδηγό που τη χρησιμοποιεί, ή χωρίς κάρτα ενσωματωμένη στον ταχογράφο του οχήματος.

## III. Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία και τα προδικαστικά ερωτήματα

12. Στις 2 Απριλίου 2013 στις Βερσαλλίες (Γαλλία), οι υπάλληλοι του τμήματος προλήψεως και καταστολής της τροχαίας παραβατικότητας προέβησαν σε οδικό έλεγχο ενός πούλμαν, το οποίο τελούσε υπό την εκμετάλλευση εταιρίας μεταφορών με έδρα το Sengenthal (Γερμανία).

13. Κατά τον έλεγχο αυτό, οι υπάλληλοι ζήτησαν από τον οδηγό να επιδείξει δικαιολογητικά σχετικά με τη δραστηριότητά του για την τρέχουσα ημέρα καθώς και για τις προηγούμενες είκοσι οκτώ ημέρες. Διαπίστωσαν τότε ότι από τις 5 έως τις 9 Μαρτίου και στη συνέχεια από τις 14 έως τις 16 Μαρτίου, δηλαδή για εννέα ημέρες, το όχημα κυκλοφορούσε χωρίς η κάρτα οδηγού να έχει εισαχθεί στον ταχογράφο.

14. Κατόπιν των πραγματικών αυτών περιστατικών, ασκήθηκε ποινική δίωξη εις βάρος του διευθύνοντος την προαναφερθείσα επιχείρηση (κατηγορουμένου της κύριας δίκης), βάσει του άρθρου L. 3315-5, πρώτο εδάφιο, του code des transports (κώδικα μεταφορών, Γαλλία), με την κατηγορία ότι είχε διαπράξει εννέα φορές κατά τις προαναφερθείσες ημέρες το αδίκημα της παραλείψεως εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο του οχήματος.

15. Το tribunal correctionnel de Versailles (πλημμελειοδικείο Βερσαλλιών, Γαλλία) έκρινε αποδεδειγμένα τα πραγματικά περιστατικά και επέβαλε στον κατηγορούμενο της κύριας δίκης πρόστιμο ύψους 10 125 ευρώ.

16. Η ως άνω απόφαση επικυρώθηκε από το cour d'appel de Versailles (εφετείο Βερσαλλιών, Γαλλία) ως προς την ενοχή και ως προς την ποινή. Ο κατηγορούμενος της κύριας δίκης προέβαλε ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας των γαλλικών ποινικών δικαστηρίων. Κατ' αυτόν, αφενός, τα αδικήματα για τα οποία κατηγορούνταν, μολονότι διαπιστώθηκαν στη Γαλλία, είχαν τελεστεί στη Γερμανία, καθόσον το όχημα βρισκόταν εκεί τις ημέρες για τις οποίες του προσαπτόταν ότι δεν μερίμνησε για την εισαγωγή της κάρτας του οδηγού στη συσκευή ελέγχου. Αφετέρου, ούτε το γαλλικό δίκαιο, λόγω της αρχής της εδαφικότητας της ποινικής νομοθεσίας, ούτε το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 παρείχαν στις γαλλικές αρχές που διαπίστωσαν τα αδικήματα την εξουσία να ασκήσουν ποινική δίωξη εις βάρος του δράστη τους, αφ' ης στιγμής τα αδικήματα αυτά είχαν τελεστεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Ένωσης.

17. Για να απορρίψει την επιχειρηματολογία αυτή, το cour d'appel de Versailles (εφετείο Βερσαλλιών), με απόφαση της 2ας Μαΐου 2018, έκρινε ότι τα διαπιστωθέντα κατά τον οδικό έλεγχο πραγματικά περιστατικά εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου L. 3315-5 του code des transports (κώδικα μεταφορών), το οποίο θεσπίστηκε προς εφαρμογή του κανονισμού 3821/85. Το cour d'appel (εφετείο) προσέθεσε ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 εισάγει ρητή παρέκκλιση από την αρχή της εδαφικότητας των ποινικών διώξεων. Κρίνοντας ότι η συγκεκριμένη παρέκκλιση αφορά ρητώς τον κανονισμό 561/2006, το cour d'appel (εφετείο)

συνήγαγε εξ αυτού ότι σε αυτή εμπίπτουν επίσης και οι παραβάσεις του κανονισμού 3821/85, στον βαθμό που το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 αφορά επίσης και τον κανονισμό 3821/85.

18. Εν συνεχεία, το cour d'appel de Versailles (εφετείο Βερσαλλιών) απέρριψε την ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας που είχε προβάλει ο κατηγορούμενος της κύριας δίκης και επικύρωσε το πρόστιμο των 10 125 ευρώ που είχε επιβληθεί πρωτοδίκως για παράβαση της νομοθεσίας περί των όρων εργασίας στις οδικές μεταφορές.

19. Κατά της αποφάσεως του cour d'appel de Versailles (εφετείου Βερσαλλιών) ο κατηγορούμενος άσκησε αναίρεση. Αφότου επανέλαβε κατ' ουσίαν την επιχειρηματολογία που είχε αναπτύξει ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, ο κατηγορούμενος της κύριας δίκης ζήτησε από το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γαλλία) να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προδικαστικό ερώτημα προκειμένου να αποφανθεί το τελευταίο επί του εν λόγω ζητήματος. Προσήψε επίσης στο cour d'appel de Versailles (εφετείο Βερσαλλιών) ότι δεν απάντησε στην επιχειρηματολογία του ότι δεν μπορούσε να έχει τελέσει τις προσαπτόμενες πράξεις καθόσον η ρύθμιση περί του χρόνου οδηγήσεως και των περιόδων αναπαύσεως δεν έχει εφαρμογή για τις διαδρομές κάτω των 50 χιλιομέτρων. Κατά την άποψή του, ο ταχογράφος μπορεί, κατά τις διαδρομές αυτές, να τίθεται σε θέση «out of scope» («δεν εφαρμόζεται») και οι οδηγοί απαλλάσσονται από την υποχρέωση εισαγωγής της κάρτας τους στον ταχογράφο.

20. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 19 του [κανονισμού 561/2006], κατά την οποία "[έ]να κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας", εφαρμογή μόνο στις παραβάσεις των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού ή έχει εφαρμογή επίσης στις παραβάσεις των διατάξεων του [κανονισμού 3821/85], ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον [κανονισμό 165/2014];

2) Έχει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι επιτρέπεται σε οδηγό να παρεκκλίνει από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 7 του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85, [ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 165/2014], κατά τις οποίες ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες, τα φύλλα καταγραφής και κάθε καταγραφή κατά τη διάρκεια της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών, σε περίπτωση χρήσεως, κατά τη διάρκεια περιόδου είκοσι οκτώ ημερών, οχήματος για διαδρομές εκ των οποίων ορισμένες εμπίπτουν στις διατάξεις της προαναφερθείσας εξαιρέσεως, ενώ άλλες δεν επιτρέπουν καμία παρέκκλιση από τη χρήση συσκευής ελέγχου;»

21. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η προμνησθείσα κυβέρνηση και η Επιτροπή απάντησαν επίσης εγγράφως σε ερωτήσεις του Δικαστηρίου.

## IV. Ανάλυση

22. Οι παρούσες προτάσεις διαρθρώνονται ως ακολούθως. Θα προηγηθεί η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, καθόσον, προτού εξεταστεί το ζήτημα των κυρώσεων, είναι πιο εύλογο να προσδιοριστεί πρώτα η φύση και η έκταση των υποχρεώσεων των οδηγών οχημάτων που απορρέουν από το άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85 όταν τα οχήματα αυτά εμπίπτουν κατ' αρχήν στον κανονισμό 561/2006 αλλά ενίοτε χρησιμοποιούνται επίσης και σε διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων (Α). Εν συνεχεία, θα εξετάσω το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το οποίο αφορά ειδικά τις αρμόδιες κατά τόπον αρχές για την επιβολή κυρώσεων λόγω παραβάσεως των υποχρεώσεων αυτών (Β).

### *Α. Δεύτερο προδικαστικό ερώτημα: ποιες ήταν, βάσει του κανονισμού 3821/85, οι υποχρεώσεις των οδηγών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνταν κατά μικτό τρόπο;*

23. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν οι υποχρεώσεις που επιβάλλει το άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85[5] πρέπει να τηρούνται διαρκώς από τους οδηγούς στην περίπτωση κατά την οποία το ίδιο όχημα χρησιμοποιείται «κατά μικτό τρόπο», όταν δηλαδή χρησιμοποιείται τόσο σε διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων όσο και σε μεγαλύτερες διαδρομές. Ειδικότερα, ποια επιρροή ασκεί ενδεχομένως η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 στην έκταση των υποχρεώσεων αυτών σε περίπτωση που το συγκεκριμένο όχημα χρησιμοποιείται για διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων;

24. Κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, ο οδηγός ενός οχήματος εξοπλισμένου με συσκευή ελέγχου οφείλει ανά πάσα στιγμή να επιδεικνύει δικαιολογητικά σχετικά με την άσκηση της δραστηριότητάς του ως οδηγού, ακόμη και για το τμήμα εκείνο της δραστηριότητάς του που εμπίπτει στην παρέκκλιση του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006, αφ' ης στιγμής μέρος της δραστηριότητάς του διέπεται από τον κανονισμό αυτό.

25. Κατά την Επιτροπή, σε περίπτωση που όχημα χρησιμοποιείται κατά μικτό τρόπο, ο οδηγός του οφείλει να εισάγει την οικεία κάρτα οδηγού εφόσον χρησιμοποιεί το όχημα στο πλαίσιο μεταφοράς εμπίπτουσας στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006. Καίτοι ο οδηγός δεν έχει υποχρέωση εισαγωγής της οικείας κάρτας οδηγού όταν οδηγεί με τον ταχογράφο στη θέση «δεν εφαρμόζεται», είναι εντούτοις ουσιώδες να καταγράφεται ο χρόνος αυτός οδηγήσεως στην κάρτα του οδηγού ως «άλλη εργασία», είτε αυτομάτως διά της εισαγωγής της κάρτας κατά την οδήγηση με τον ταχογράφο στη θέση «δεν εφαρμόζεται» είτε μέσω της χειροκίνητης λειτουργίας που διαθέτει ο ταχογράφος κατά την επανέναρξη της δραστηριότητάς εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

26. Συμμερίζομαι σε μεγάλο βαθμό το σκεπτικό της Επιτροπής.

27. Κατά την άποψή μου, όταν όχημα *δεν χρησιμοποιείται αποκλειστικά* για τη μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006, αλλά χρησιμοποιείται *κατά τρόπο μεικτό*, το όχημα αυτό εμπίπτει πλήρως στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Κατά συνέπεια, ο οδηγός του οχήματος αυτού πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν, μεταξύ άλλων, από το άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85, ακόμη και στο πλαίσιο της περιστασιακής χρησιμοποιήσεως του οχήματος σε διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων.

[5] Που έχει πλέον αντικατασταθεί από τα άρθρα 34 έως 36 του κανονισμού 165/2014.

28. Προκαταρκτικώς, πρέπει να σημειωθεί ότι, μολονότι οι οδηγοί οφείλουν βάσει του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85 να καταγράφουν τον χρόνο οδηγήσεως, τις άλλες εργασίες, τη διαθεσιμότητα, τις διακοπές οδηγήσεως και τις περιόδους ημερήσιας αναπαύσεως ώστε να είναι δυνατό να εξακριβωθεί, σε περίπτωση ενδεχόμενου ελέγχου, ότι τηρούν τους κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως που προβλέπονται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 561/2006, η έκταση των υποχρεώσεων αυτών δεν διαφοροποιείται σε συνάρτηση με την ταυτότητα του οδηγού ή το είδος της εκτελούμενης μεταφοράς αλλά βάσει του χρησιμοποιούμενου *οχήματος*. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 –από τον οποίο εξαρτάται με τη σειρά της η δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 3821/85 και των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτόν[6]– καθορίζεται, θετικά[7] και αρνητικά[8], σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων ή/και με τον ειδικό προορισμό τους. Συνεπώς, οι οδηγοί οχημάτων εμπιπτόντων στον κανονισμό 561/2006 υπέκειντο στις υποχρεώσεις καταγραφής των διαφόρων σχετικών με την οδήγηση δεδομένων οι οποίες απέρρεαν από το άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85.

29. Εμπίπτει όμως πλήρως στον κανονισμό 561/2006 όχημα το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο μικτό ή μήπως είναι δυνατό να εφαρμοσθεί ως προς αυτό η παρέκκλιση του άρθρου 3, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού, η οποία προβλέπει ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από «οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα»;

30. Κατά την άποψή μου, η συγκεκριμένη παρέκκλιση δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει και την έκτακτη χρησιμοποίηση ορισμένων οχημάτων για διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων. Αφορά μόνον τη χρήση οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

31. Καταρχάς, κατά πάγια νομολογία, μια παρέκκλιση δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε τα αποτελέσματά της να εκτείνονται πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων τα οποία σκοπεί να κατοχυρώσει. Επιπλέον, το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων πρέπει να προσδιορίζεται με γνώμονα τους σκοπούς που επιδιώκει η οικεία κανονιστική ρύθμιση[9]. Επομένως, η παρέκκλιση του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνεύεται στενά.

32. Περαιτέρω, το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 αφορά μόνον τα οχήματα που «χρησιμοποιούνται» για τις μεταφορές επιβατών σε «τακτικές γραμμές», η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα. Από τη διατύπωση αυτή συνάγεται ότι η ως άνω παρέκκλιση εφαρμόζεται μόνον επί οχημάτων που προορίζονται *αποκλειστικά* για τη μεταφορά επιβατών

6 Από το άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85 προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής του είναι πανομοιότυπο με εκείνο του κανονισμού 561/2006.

7 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 διευκρινίζει ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων υπερβαίνει τους 3,5 τόνους και στις οδικές μεταφορές επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων και προορίζονται για το σκοπό αυτόν.

8 Το άρθρο 3 του κανονισμού 561/2006 εισάγει ορισμένες παρεκκλίσεις που καθορίζονται ανάλογα με τον τύπο του οχήματος. Μεταξύ των οχημάτων επί των οποίων δεν έχει εφαρμογή ο κανονισμός 561/2006, πέραν από την παρέκκλιση που προβάλλεται στην υπόθεση της κύριας δίκης, το άρθρο 3 αναφέρει, επί παραδείγματι, τα οχήματα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 40 χιλιόμετρα την ώρα, τα οχήματα των ενόπλων δυνάμεων ή της πολιτικής προστασίας, τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για ιατρικούς σκοπούς ή ακόμη τα «επαγγελματικά οχήματα τα οποία χαρακτηρίζονται ως αντίκες […] και τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων». Βλ., επίσης, άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006.

9 Βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

στο πλαίσιο μικρών διαδρομών κάτω των 50 χιλιόμετρων σε «γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές» [10]. Συγκεκριμένα, μπορεί να πρόκειται για οχήματα που χρησιμοποιούνται για αστικές μεταφορές, για σχολικά λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές από την κατοικία τους προς το σχολείο ή από το σχολείο προς την κατοικία τους ή ακόμη για λεωφορεία που μεταφέρουν εργαζομένους από την κατοικία τους προς την επιχείρηση και από την επιχείρηση προς την κατοικία τους [11]. Επομένως, τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται εκτάκτως [12], με πρωτοβουλία του μεταφορέα, για τη μεταφορά επιβατών σε σύντομες διαδρομές, αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006, ιδίως επειδή τα οχήματα αυτά δεν χρησιμοποιούνται σε «τακτικές γραμμές» [13].

33. Τυχόν διαφορετική ερμηνεία (ενδεχομένως πιο διασταλτική) του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 θα αντέβαινε όχι μόνον προς τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού περί βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας, αλλά και προς την επιταγή περί ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς και τους υπευθύνους των επιχειρήσεων μεταφορών.

34. Ειδικότερα, θα μπορούσε να υπάρξει περίπτωση όπου ο ίδιος οδηγός χρησιμοποιεί όχημα για μια μακρά διαδρομή άνω των 50 χιλιομέτρων και, αμέσως μετά (ή πριν), για μία (ή περισσότερες) διαδρομ(ές) μικρότερες των 50 χιλιομέτρων. Οι σκοποί περί βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας επιβάλλουν κατ' ανάγκην την εκ μέρους του εν λόγω οδηγού καταγραφή του συνόλου των σχετικών με την οδήγηση δεδομένων του, ώστε να είναι δυνατό να εξακριβωθεί από τους αρμόδιους για τον έλεγχο υπαλλήλους ότι ο εν λόγω οδηγός δεν έχει παραβεί τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού 561/2006, ανεξαρτήτως του είδους της διαδρομής που εξετέλεσε με το συγκεκριμένο όχημα [14]. Συγκεκριμένα, η οδήγηση οχήματος ακόμη και για σύντομη διαδρομή συνιστά περίοδο πραγματικής δραστηριότητας του οδηγού δυνάμενη να επηρεάσει την οδήγηση, κατά τη διάρκεια της οποίας δεν διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του [15].

35. Ομοίως, σε περίπτωση ελέγχου, ενδέχεται να προκύψουν ανακολουθίες, όπως φαίνεται να συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, μεταξύ των στοιχείων των τελευταίων είκοσι οκτώ ημερών που αφορούν *το όχημα* και των στοιχείων που αφορούν *τον οδηγό*, ιδίως στην περίπτωση που έχει γίνει χρήση της θέσεως out of scope. Στο βαθμό που τέτοιου είδους ανακολουθίες θα μπορούσαν ενίοτε να αποκρύψουν τη μη τήρηση των διαφόρων χρονικών περιόδων που προβλέπονται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 561/2006, υπό το πρόσχημα της χρησιμοποίησης

[10] Όπως προκύπτει από τον ορισμό των «τακτικών γραμμών» στο άρθρο 4, στοιχείο ιδ′, του κανονισμού 561/2006, το οποίο παραπέμπει στο άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ 1992, L 74, σ. 1), ο οποίος έχει πλέον καταργηθεί.

[11] Βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 2ας Μαρτίου 2017, Casa Noastră (C-245/15, EU:C:2017:156), στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι η γραμμή μεταφοράς μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων, την οποία οργανώνει ο εργοδότης τους και της οποίας η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006.

[12] Βλ. ορισμό των έκτακτων γραμμών στο άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92.

[13] Βλ., επ' αυτού, απόφαση της 30ής Απριλίου 1998, Clarke & Sons και Ferne (C-47/97, EU:C:1998:185), στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι γραμμή μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιείται επανειλημμένως, στο πλαίσιο συμβάσεως συνολικής μισθώσεως συναπτομένης από γραφείο ταξιδίων, για απλή διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου μαζί, ενδεχομένως, με στάση για επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου, και τούτο ενώ η συγκεκριμένη διαδρομή δεν είναι προκαθορισμένη, δεν αποτελεί τακτική επιβατική γραμμή κατά την έννοια της παρεκκλίσεως που προβλέπει ο κανονισμός που ίσχυε πριν από τον κανονισμό 561/2006.

[14] Πρβλ., επίσης, κατ' αναλογίαν, άρθρο 6, παράγραφος 5, του κανονισμού 561/2006, το οποίο επιβάλλει σε κάθε οδηγό να καταγράφει ως «άλλη εργασία» οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Βλ., επίσης, απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, Skills Motor Coaches κ.λπ. (C-297/99, EU:C:2001:37), με την οποία το Δικαστήριο υποχρέωσε τον οδηγό ενός οχήματος Α το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 να καταχωρίζει το σύνολο της δραστηριότητάς του ως οδηγού, ακόμη και όταν αυτή ασκείται, στο πλαίσιο της εργασίας του, με όχημα Β το οποίο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

[15] Βλ., πάντοτε κατ' αναλογίαν, απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, Skills Motor Coaches κ.λπ. (C-297/99, EU:C:2001:37, σκέψη 37).

του οχήματος κατά μικτό τρόπο, στο πλαίσιο της οποίας είναι δυνατόν να τεθεί ο ταχογράφος σε θέση out of scope και να μην είναι υποχρεωτική η καταγραφή των σχετικών στοιχείων, είναι προς το συμφέρον του οδηγού (και, εν προκειμένω, του υπευθύνου της επιχειρήσεως) να καταγράφονται τα στοιχεία αυτά προκειμένου να είναι σε θέση να δικαιολογήσει τυχόν ανακολουθίες επιδεικνύοντας τα αποδεικτικά έγγραφα σχετικά με τη χρήση του οχήματος. Επομένως, με την προτεινόμενη ερμηνεία του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006, είναι δυνατή η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου του οδηγού και του υπευθύνου της επιχειρήσεως.

36. Κατά συνέπεια, εφόσον όχημα, το οποίο εμπίπτει στον κανονισμό 561/2006, χρησιμοποιείται κατά τρόπο μικτό, ο οδηγός που οδηγεί το συγκεκριμένο όχημα υπόκειται στις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85.

## *Β. Πρώτο προδικαστικό ερώτημα: ποιος μπορεί να επιβάλει κυρώσεις;*

37. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν την εξουσία να διώκουν τις παραβάσεις του κανονισμού 3821/85: είναι μόνον οι αρχές του κράτους μέλους εντός του οποίου τελέσθηκε η παράβαση ή μπορεί να είναι και οι αρχές του κράτους στην επικράτεια του οποίου δεν τελέσθηκε η παράβαση αλλά απλώς διαπιστώθηκε;

38. Κατά την άποψή μου, η απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα παρέλκει, δεδομένου ότι, υπό την επιφύλαξη της επαληθεύσεως από το αιτούν δικαστήριο, η επίμαχη παράβαση φαίνεται ότι *και* διαπράχθηκε *και* διαπιστώθηκε εντός της γαλλικής επικράτειας, οπότε οι αρχές του κράτους αυτού είχαν την εξουσία να επιβάλουν κυρώσεις εις βάρος του δράστη της παραβάσεως εφόσον το εθνικό δίκαιο προβλέπει κατάλληλη νομική βάση (1). Ωστόσο, χάριν πληρότητας, φρονώ ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επιβάλει κυρώσεις βάσει του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 για παράβαση του κανονισμού 3821/85 όταν δεν υπάρχει σύνδεσμος μεταξύ της διαπραχθείσας παραβάσεως και του εν λόγω κράτους μέλους (2).

### *1. Ποια παράβαση και στην επικράτεια ποιου κράτους μέλους;*

39. Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι ο κατηγορούμενος της κύριας δίκης καταδικάστηκε σε πρόστιμο 10 125 ευρώ για τον λόγο ότι διέπραξε *στη Γερμανία* εννέα φορές το αδίκημα της παραλείψεως εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο του οχήματος, το αξιόποινο του οποίου τυποποιείται στο άρθρο L. 3315-5, πρώτο εδάφιο, του code des transports (κώδικα μεταφορών). Ωστόσο, η αίτηση για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αναφέρει επίσης ρητά τις *Βερσαλλίες* ως τόπο τελέσεως του συγκεκριμένου αδικήματος. Περαιτέρω, όπως επισημάνθηκε από το αιτούν δικαστήριο, η παράβαση που προβλέπεται στο γαλλικό δίκαιο και δη στο άρθρο L. 3315-5 του code des transports (κώδικα μεταφορών) αντιστοιχεί στην παράβαση που ορίζεται στο άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85, η οποία δεν συνίσταται στην παράλειψη εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο αλλά στην αδυναμία προσκομίσεως εγγραφών που αφορούν τις προηγούμενες είκοσι οκτώ ημέρες.

40. Οι ανακολουθίες αυτές δημιουργούν κάποια σύγχυση όσον αφορά την ακριβή φύση της παραβάσεως που διαπιστώθηκε από τις εθνικές αρχές. Η ποινική δίωξη εις βάρος του εν λόγω προσώπου ασκήθηκε για το αδίκημα της παραλείψεως εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο, κατά τα προβλεπόμενα στο γαλλικό δίκαιο, το οποίο διαπιστώθηκε μεν στη Γαλλία αλλά είχε τελεσθεί κατ' επανάληψη στη Γερμανία; Ή μήπως ασκήθηκε λόγω της αδυναμίας του

προσώπου αυτού να επιδείξει, στη Γαλλία, τις απαιτούμενες εγγραφές για το χρονικό διάστημα των είκοσι οκτώ ημερών που προηγήθηκαν του ελέγχου, κατά παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85;

41. Στα εθνικά δικαστήρια απόκειται να απαντήσουν στα ερωτήματα αυτά. Φαίνεται, ωστόσο, ότι η διαφορά της κύριας δίκης εντάσσεται μεν *τυπικά* στο πλαίσιο του πρώτου σεναρίου, στην πραγματικότητα όμως εμπίπτει *κατ' ουσίαν* στο δεύτερο σενάριο.

42. Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν επιβάλλει στους οδηγούς οχημάτων που εμπίπτουν στον κανονισμό 561/2006 να διαθέτουν οπωσδήποτε κάρτα οδηγού. Ειδικότερα, όχι μόνο δεν είναι όλα τα οχήματα εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου που λειτουργεί με κάρτα οδηγού [16], αλλά το άρθρο 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', ii, του κανονισμού 3821/85 διευκρίνιζε ρητώς ότι η επίδειξη από τον οδηγό της κάρτας οδηγού στα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί ο έλεγχος είναι υποχρεωτική μόνον (και εύλογα) «αν διαθέτει [τέτοια κάρτα]» [17]. Αντιθέτως, όπως υπομνήσθηκε ανωτέρω [18], ο οδηγός υποχρεούται να καταγράφει (και, σε περίπτωση ελέγχου, να επιδεικνύει) τα σχετικά δεδομένα προς διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των διατάξεων του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού 561/2006. Για τον σκοπό αυτό, το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 προβλέπει διάφορα είδη αποδεικτικών εγγράφων, από φύλλα καταγραφής έως την κάρτα οδηγού και, απλούστερα, «κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο» για την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες είκοσι οκτώ ημέρες.

43. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η παράλειψη εισαγωγής κάρτας οδηγού στον ταχογράφο δεν συνιστά, αφ' εαυτής και μεμονωμένα, παράβαση του κανονισμού 3821/85 [19]. Προκύπτει επίσης ότι η παράβαση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 15, παράγραφος 7, του εν λόγω κανονισμού συνίσταται στην *αδυναμία προσκομίσεως των αποδεικτικών εγγράφων* διά των οποίων είναι δυνατόν να πιστοποιείται η ορθή χρήση του οχήματος κατά τις είκοσι οκτώ ημέρες πριν από τον έλεγχο [20].

44. Όπως όμως επισημάνθηκε ορθώς από την Επιτροπή, μια τέτοια παράβαση διαπράττεται κατ' ανάγκην στο έδαφος του κράτους μέλους που την διαπίστωσε. Επομένως, εφόσον στο συγκεκριμένο κράτος μέλος προβλέπεται κατάλληλη προς τούτο νομική βάση, οι αρχές του κράτους αυτού έχουν την εξουσία, σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας της ποινικής νομοθεσίας, να επιβάλουν κυρώσεις στον αυτουργό της, ακόμη και όταν αυτός είναι κάτοικος αλλοδαπής [21].

[16] Η κάρτα οδηγού δεν μνημονεύεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού 3821/85 σχετικά με τους αναλογικούς ταχογράφους. Στην περίπτωση αυτή, μόνο φύλλα καταγραφής χορηγούνται από τον εργοδότη στους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα αυτό.

[17] Βλ., επίσης, άρθρο 14, παράγραφος 3, του κανονισμού 3821/85, κατά το οποίο, ακόμη και για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα Ι Β (ψηφιακός ταχογράφος), ένα κράτος μέλος *μπορεί* να απαιτεί από τους οδηγούς που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού 561/2006 να έχουν στην κατοχή τους κάρτα οδηγού.

[18] Σημείο 28 των παρουσών προτάσεων.

[19] Όπως επιβεβαιώνεται από το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22, το οποίο δεν τάσσεται υπέρ της τυποποίησης ενός τέτοιου αξιοποίνου.

[20] Παράβαση Θ 3, το αξιόποινο της οποίας προτείνεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22 (βλ. σημείο 10 των παρουσών προτάσεων).

[21] Πρβλ. άρθρο 19, παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού 3821/85.

*2. Επί του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006*

45. Μολονότι ουδείς λόγος συντρέχει, κατά τη γνώμη μου, να δοθεί επισήμως απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, καθόσον τούτο δεν είναι αναγκαίο για την επίλυση της ένδικης διαφοράς, εντούτοις θα απαντήσω εν συντομία στο συγκεκριμένο προδικαστικό ερώτημα, λαμβανομένων υπόψη του τεκμηρίου λυσιτέλειας που ισχύει για τα προδικαστικά ερωτήματα και της αποστολής που έχει ανατεθεί στους γενικούς εισαγγελείς.

46. Κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, «[έ]να κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας». Επομένως, το γράμμα του άρθρου 19, παράγραφος 2, παραπέμπει σαφώς σε παράβαση *του παρόντος κανονισμού*.

47. Σε αντίθεση προς το γράμμα του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006, η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή στηρίζονται κατ' ουσίαν στη συστηματική και τελολογική ερμηνεία προκειμένου να συμπεράνουν ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις τόσο για τις παραβάσεις του κανονισμού αυτού όσο και για τις παραβάσεις του κανονισμού 3821/85 όταν οι παραβάσεις αυτές έχουν απλώς διαπιστωθεί στην επικράτειά τους ενώ έχουν διαπραχθεί σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτο κράτος. Κατά τους ανωτέρω διαδίκους, οι δύο αυτοί κανονισμοί αποτελούν ένα αδιαίρετο σύνολο. Η αποτελεσματικότητα του κανονισμού 561/2006 εξαρτάται από την εφαρμογή του κανονισμού 3821/85 καθόσον η εκτέλεσή του προϋποθέτει τη χρήση της συσκευής ελέγχου. Περαιτέρω, λαμβανομένης υπόψη της ταυτίσεως των σκοπών που οι δύο αυτοί κανονισμοί επιδιώκουν, δεν θα ήταν μόνον εύλογο αλλά και αναγκαίο, δεδομένου του διασυνοριακού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών, να παρέχεται στις αρχές κράτους μέλους η εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις για τις παραβάσεις των δύο αυτών κανονισμών που διαπιστώνονται στην επικράτεια του κράτους αυτού, διότι άλλως θα προκαλούνταν όχι μόνον αύξηση των παραβάσεων αλλά και των ατυχημάτων.

48. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ειδικότερα ότι, υπό το πρίσμα των προπαρασκευαστικών εργασιών για τη θέσπιση του κανονισμού 561/2006, η απουσία στο άρθρο 19, παράγραφος 2, αυτού ρητής μνείας στον κανονισμό 3821/85 δεν ήταν σκόπιμη. Το γεγονός ότι στην αρχική πρόταση κανονισμού της Επιτροπής δεν περιλαμβανόταν καμία «ρήτρα εξωεδαφικότητας» οφείλεται στο ότι, στην πραγματικότητα, μια τέτοια ρήτρα δεν είναι αναγκαία, δεδομένης της απουσίας οποιασδήποτε εξωεδαφικότητας. Το εν λόγω άρθρο 19 δεν σκοπεί στη θέσπιση ενός εθνικού συστήματος κυρώσεων αλλά ενός συστήματος κυρώσεων της Ένωσης που να εφαρμόζεται σε ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη είχαν ήδη τη δυνατότητα, εφόσον το εθνικό τους σύστημα τους το επέτρεπε, να προβλέπουν κυρώσεις για παραβάσεις οι οποίες απλώς διαπιστώνονται από τις αρμόδιες αρχές τους εντός της συγκεκριμένης επικράτειας. Η προσθήκη, κατά τη διάρκεια των νομοθετικών εργασιών, μιας νέας παραγράφου 2 η οποία δεν περιλαμβανόταν στην πρόταση της Επιτροπής είχε αρχικώς ως μοναδικό σκοπό να μετατρέψει τη δυνατότητα αυτή σε υποχρέωση. Ακολούθως, η διατύπωση του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 εξελίχθηκε υπό την έννοια ότι δεν υφίσταται υποχρέωση.

49. Δεν συμφωνώ με την προσέγγιση αυτή. Το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 δεν μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του, επί τη βάσει και μόνον της συμπληρωματικότητάς του με τον κανονισμό 3821/85, και παραβάσεις του τελευταίου αυτού κανονισμού παρά το γεγονός ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός δεν μνημονεύεται ρητώς στην ανωτέρω διάταξη.

50. Πρώτον, μολονότι οι παράγραφοι 1 και 4 του άρθρου 19 του κανονισμού 561/2006 έχουν οριζόντια διάσταση καθόσον παραπέμπουν τόσο στον κανονισμό 561/2006 όσο και στον κανονισμό 3821/85, οι παράγραφοι αυτές είναι πολύ γενικόλογες και περιορίζονται στην ουσία στο να επιβάλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να θεσπίσουν σύστημα κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεως οποιουδήποτε από τους δύο αυτούς κανονισμούς. Το αντικείμενό τους διαφέρει, επομένως, από το πολύ ειδικό αντικείμενο της παραγράφου 2 του εν λόγω άρθρου 19: τη δυνατότητα επιβολής εξωεδαφικών κυρώσεων.

51. Δεύτερον, μολονότι η συμπληρωματικότητα μεταξύ του κανονισμού 3821/85 και του κανονισμού 561/2006 είναι αδιαμφισβήτητη[22], το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22 κάνει σαφή διάκριση μεταξύ ομάδων παραβάσεων του κανονισμού 561/2006 (μη τήρηση των διατάξεων σχετικά με το πλήρωμα, τις περιόδους οδήγησης, τα διαλείμματα, τις περιόδους ανάπαυσης και τους τύπους πληρωμής) και ομάδων παραβάσεων του κανονισμού 3821/85 (μη τήρηση των διατάξεων που αφορούν, μεταξύ άλλων, την εγκατάσταση του ταχογράφου, τη χρήση του ταχογράφου, της κάρτας οδηγού και του φύλλου καταγραφής, την συμπλήρωση στοιχείων ή την παροχή στοιχείων). Ο νομοθέτης της Ένωσης προβαίνει επομένως σε σαφή διάκριση μεταξύ των δύο ομάδων παραβάσεων[23], και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί μετά βεβαιότητας ότι το γεγονός ότι οι παραβάσεις του κανονισμού 3821/85 δεν περιελήφθησαν ρητώς στο άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 είναι αποτέλεσμα απλής ακούσιας παραλείψεως. Κατά συνέπεια, θα μπορούσε κάλλιστα να υποστηριχθεί, στον αντίποδα της επιχειρηματολογίας της Επιτροπής, ότι, αντιθέτως, το γεγονός και μόνον ότι από το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 απουσιάζει οποιαδήποτε αναφορά στον κανονισμό 3821/85 καταδεικνύει ότι η συγκεκριμένη παράλειψη ήταν εκούσια εκ μέρους του νομοθέτη της Ένωσης[24].

52. Τρίτον, όταν ο νομοθέτης της Ένωσης απονέμει στα κράτη μέλη εξουσία επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις που διαπράττονται στην επικράτεια άλλων κρατών μελών, φαίνεται να το πράττει ρητώς και κατά τρόπο περιοριστικό, όπως καταδεικνύουν και άλλες νομοθετικές πράξεις. Επί παραδείγματι, το άρθρο 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/1371, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2017, σχετικά με την καταπολέμηση, μέσω του ποινικού δικαίου, της απάτης εις βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης[25], η οποία εκδόθηκε βάσει του

[22] Ο κανονισμός 3821/85 αποτελεί άμεση συνέχεια του κανονισμού 561/2006. Μολονότι άμεσος σκοπός του είναι να επιβάλει στους οδηγούς την καταγραφή ορισμένων δεδομένων σχετικά με την οδήγηση, απώτερος στόχος του είναι να παράσχει στους αρμόδιους για τον έλεγχο υπαλλήλους τη δυνατότητα να εξακριβώνουν, μέσω διαφόρων ειδών αποδεικτικών εγγράφων, ότι έχουν τηρηθεί οι διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού 561/2006. Βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, σκέψη 28).

[23] Θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι στην πράξη η διάκριση αυτή δεν είναι πάντοτε εξίσου σαφής, καθόσον ορισμένες ενέργειες μπορούν να συνιστούν τόσο παράβαση του κανονισμού 3821/85 όσο και παράβαση του κανονισμού 561/2006 (βλ., ενδεικτικά, αποφάσεις της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, και της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Baumgartner, C-513/17, EU:C:2018:772).

[24] Είναι επίσης σκόπιμο να σημειωθεί ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν τροποποίησε το γράμμα του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006, ως είχε στις 20 Αυγούστου 2020, κατόπιν της τροποποιήσεως που επήλθε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020 (ΕΕ 2020, L 249, σ. 1).

[25] ΕΕ 2017, L 198, σ. 29.

άρθρου 83, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ [26], εξαρτά την επέκταση της δικαιοδοσίας κράτους μέλους προς επιβολή κυρώσεων για ποινικά αδικήματα που έχουν διαπραχθεί *εκτός* της επικράτειάς του τόσο από την υποχρέωση ενημερώσεως της Επιτροπής όσο και από την απαίτηση περί υπάρξεως συνδέσμου μεταξύ του επίμαχου αδικήματος και του οικείου κράτους μέλους [27]. Από το συγκεκριμένο παράδειγμα συνάγεται, επομένως, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, όταν επιθυμεί να απονείμει στα κράτη μέλη εξουσία επιβολής κυρώσεων για παράβαση που δεν διαπράχθηκε στην επικράτειά τους, το πράττει ρητώς, με ακρίβεια και αποκλειστικά για αδικήματα που εμφανίζουν επιπλέον ορισμένο σύνδεσμο με το κράτος αυτό [28].

53. Τέλος, και σε συνάρτηση με τα προεκτεθέντα, αποτελεί πάγια νομολογία ότι η αρχή nullum crimen, nulla poena sine lege επιτάσσει να ορίζει ο νόμος σαφώς τις αξιόποινες πράξεις και τις ποινές που αυτές επισύρουν. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν ο πολίτης έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει, με βάση το γράμμα της οικείας διατάξεως και, εν ανάγκη, με τη βοήθεια της ερμηνείας που δίδεται στη διάταξη αυτή από τα δικαστήρια, ποιες πράξεις ή παραλείψεις επάγονται την ποινική ευθύνη του [29].

54. Αυτό που έχει εν τέλει σημασία είναι το κείμενο του (ευρωπαϊκού) νομοθετήματος όπως αυτό έχει θεσπιστεί. Αντιστρόφως, οι σκοποί και απόψεις που διατυπώθηκαν κατά τη νομοθετική διαδικασία αλλά δεν αποτυπώθηκαν στο κείμενο του νομοθετήματος, και, κατά μείζονα λόγο, τυχόν παραλείψεις του νομοθέτη, στερούνται σημασίας. Εφόσον ο νομοθέτης δεν δήλωσε με σαφήνεια τις προθέσεις του, είναι προβληματικό να αρχίσει η εκμαίευσή τους εκ των υστέρων, διά της ερμηνευτικής οδού, τη στιγμή μάλιστα που οι ενδιαφερόμενοι ενδέχεται εύλογα να έχουν άλλη άποψη [30]. Μια τέτοια προσέγγιση καθίσταται ακόμη πιο προβληματική σε περίπτωση που καταλήγει κατ' ουσίαν στην τυποποίηση αξιόποινων συμπεριφορών, κατ' αναλογίαν ή λόγω συνάφειας, χωρίς ρητή νομική βάση. Στον τομέα του ποινικού δικαίου, το αξιόποινο των πράξεων πρέπει να ορίζεται *εκ των προτέρων*, με ακριβή και σαφή τρόπο.

55. Κατά συνέπεια, και αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Γαλλική Κυβέρνηση, λαμβανομένου υπόψη του γράμματος του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006, η βάσει της διατάξεως αυτής δίωξη παραβάσεων του κανονισμού 3821/85, οι οποίες διαπιστώνονται μεν αλλά δεν έχουν διαπραχθεί στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, δεν μπορεί ασφαλώς να θεωρηθεί ως ευλόγως προβλέψιμη από το πρόσωπο που υφίσταται τις συνέπειες.

56. Επομένως, στο παρόν στάδιο εξελίξεώς του, το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 δεν απονέμει στις αρχές κράτους μέλους την εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις εις βάρος του υπευθύνου επιχειρήσεως ή/και του οδηγού οχήματος που εμπίπτει στον κανονισμό αυτό για παράβαση του κανονισμού 3821/85 η οποία δεν διαπράχθηκε στην επικράτειά του και δεν έχει κανέναν άλλο σύνδεσμο με το εν λόγω κράτος μέλος.

[26] Κατά το οποίο, «[ό]ταν η προσέγγιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών στον τομέα του ποινικού δικαίου είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής πολιτικής της Ένωσης σε τομέα στον οποίο εφαρμόζονται μέτρα εναρμόνισης, οδηγίες μπορούν να θεσπίζουν ελάχιστους κανόνες σχετικούς με τον ορισμό των ποινικών αδικημάτων και των κυρώσεων στον εν λόγω τομέα».

[27] Κατά το άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2017/1371, ένα κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή όταν αποφασίσει να επεκτείνει τη δικαιοδοσία του στα ποινικά αδικήματα τα οποία έχουν διαπραχθεί εκτός της επικράτειάς του, σε οποιαδήποτε από τις εξής περιστάσεις: α) ο δράστης έχει τη συνήθη κατοικία του στην επικράτειά του, β) το ποινικό αδίκημα διαπράττεται προς όφελος νομικού προσώπου εγκατεστημένου στην επικράτειά του, ή γ) ο δράστης είναι υπάλληλός του που ενεργεί υπό την υπηρεσιακή του ιδιότητα.

[28] Για ένα άλλο ανάλογο παράδειγμα, βλ. άρθρο 10 της οδηγίας 2014/57/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, περί ποινικών κυρώσεων για την κατάχρηση αγοράς (οδηγία για την κατάχρηση αγοράς) (ΕΕ 2014, L 173, σ. 179).

[29] Βλ., επί παραδείγματι, αποφάσεις της 3ης Ιουνίου 2008, Intertanko κ.λπ. (C-308/06, EU:C:2008:312, σκέψη 71), της 22ας Οκτωβρίου 2015, AC-Treuhand κατά Επιτροπής (C-194/14 P, EU:C:2015:717, σκέψη 40), και της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Vaditrans (C-102/16, EU:C:2017:1012, σκέψη 51).

[30] Βλ. προτάσεις μου στην υπόθεση Presidenza del Consiglio dei Ministri (C-129/19, EU:C:2020:375, σημεία 119 έως 123). Βλ., επίσης, προτάσεις μου στην υπόθεση Entoma (C-526/19, EU:C:2020:552).

57. Εν κατακλείδι, αναγνωρίζω ότι μια τέτοια λύση δεν είναι απολύτως ικανοποιητική. Λαμβανομένης υπόψη της στενής συμπληρωματικότητας που υφίσταται μεταξύ των εν λόγω δύο κανονισμών, θα ήταν σκόπιμη η συμπερίληψη των παραβάσεων του κανονισμού 3821/85 στο άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 [31]. Όπως όμως έχει ήδη υπογραμμιστεί, η σκοπιμότητα δεν συνεπάγεται νομιμότητα, και δη στο ποινικό δίκαιο. Σε περίπτωση που η ισχύουσα διατύπωση του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 θεωρηθεί ελλιπής [32], απόκειται στον νομοθέτη της Ένωσης να προβεί στην τροποποίησή της.

## V. Πρόταση

58. Προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γαλλία) ως εξής:

– το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, έχει την έννοια ότι εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα. Σε περίπτωση που το όχημα χρησιμοποιείται κατά τρόπο μικτό υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, ο οδηγός του υπόκειται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών.

– Στο παρόν στάδιο εξελίξεώς του, το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 561/2006 δεν απονέμει στις αρχές κράτους μέλους την εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις εις βάρος του υπευθύνου επιχειρήσεως ή/και του οδηγού οχήματος που εμπίπτει στον κανονισμό αυτό για παράβαση του κανονισμού 3821/85 η οποία δεν διαπράχθηκε στην επικράτειά του και δεν έχει κανέναν άλλο σύνδεσμο με το εν λόγω κράτος μέλος.

[31] Το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, σκέψη 30), ότι «λαμβανομένου υπόψη του διασυνοριακού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών, ερμηνεία του άρθρου 19, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, υπό την έννοια ότι τα κράτη μέλη επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές τους να επιβάλουν κυρώσεις για παράβαση που διαπιστώνεται στο έδαφός τους, ακόμη και αν η παράβαση αυτή διεπράχθη στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, ανταποκρίνεται ακόμη περισσότερο στους σκοπούς που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός». Η διαπίστωση αυτή μπορεί κάλλιστα να ισχύει, mutatis mutandis, και για τις παραβάσεις του κανονισμού 3821/85.

[32] Γεγονός που, κατά τη γνώμη μου, δεν ισχύει απαραιτήτως, για τους λόγους που εκτίθενται στα σημεία 39 έως 44 των παρουσών προτάσεων.