Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL MICHAL BOBEK
prezentate la 4 martie 2021 [1]

Cauza C-906/19

FO
împotriva
Ministère public

[cerere de decizie preliminară formulată de Cour de cassation (Curtea de Casație, Franța)]

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere – Dispoziții sociale – Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (CEE) nr. 3821/85 – Derogare prevăzută la articolul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Noțiunea de «vehicul utilizat pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km» – Obligațiile conducătorilor auto în caz de utilizare mixtă a vehiculelor – Domeniul de aplicare al articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Sancțiuni extrateritoriale – Neincluderea încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 – Principiul legalității infracțiunilor și a pedepselor”

I. Introducere

1. În urma unui control rutier efectuat în Franța asupra unui vehicul exploatat de o întreprindere de transport cu sediul în Germania, s-a constatat că conducătorul auto a circulat în Germania fără ca în tahograful vehiculului să fi fost introdus cardul de conducător auto. Prin urmare, conducătorul întreprinderii a fost urmărit penal în Franța pentru săvârșirea infracțiunii de neintroducere a cardului de conducător auto în tahograful vehiculului. El a fost condamnat în primă instanță la plata unei amenzi de 10 125 de euro. Această decizie a fost confirmată în apel.

2. În cadrul prezentei cauze, Curtea este chemată să interpreteze Regulamentele (CE) nr. 561/2006 [2] și (CEE) nr. 3821/85 [3] pentru a stabili, în primul rând, dacă obligațiile conducătorilor auto care rezultau din Regulamentul nr. 3821/85 erau aplicabile în cadrul conducerii vehiculelor utilizate atât pentru trasee de linie mai scurte de 50 km, cât și pentru trasee mai lungi și, în al doilea rând, dacă faptele ilicite în discuție puteau face obiectul urmăririi penale în Franța, deși au fost săvârșite în Germania.

[1] Limba originală: franceza.

[2] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).

[3] Regulamentul Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234).

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

1. Regulamentul nr. 3821/85

3. Potrivit articolului 15 alineatul (2) din Regulamentul nr. 3821/85, în versiunea aplicabilă situației de fapt din speță:

„Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau carte de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. […]”

4. Articolul 15 alineatul (7) din acest regulament prevedea:

„(a) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) foile de înregistrare din săptămâna în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;

(ii) cardul de conducător auto în cazul în care este titularul unui asemenea card și

(iii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul [nr. 561/2006].

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctele (i) și (iii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

(b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) cardul de conducător auto al cărui titular este;

(ii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul [nr. 561/2006], și

(iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade precum cea prevăzută la punctul (ii), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei perioade, un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctul (ii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

(c) Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului [nr. 561/2006] prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3).”

5. Articolul 19 din regulamentul menționat prevedea:

„[…]

(2) Statele membre își acordă asistență reciprocă pentru aplicarea prezentului regulament și verificarea respectării lui.

(3) În cadrul asistenței reciproce, autoritățile competente ale statelor membre își transmit cu regularitate toate informațiile de care dispun privind:

– încălcări ale prezentului regulament de către nerezidenți și sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări;

– sancțiunile impuse de un stat membru propriilor rezidenți pentru aceste încălcări comise în alte state membre.”

6. Regulamentul nr. 3821/85 a fost abrogat și înlocuit prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier (JO 2014, L 60, p. 1).

2. Regulamentul nr. 561/2006

7. Articolul 1 din Regulamentul nr. 561/2006, în versiunea aplicabilă situației de fapt din speță, prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”

8. Articolul 3 litera (a) din acest regulament precizează că acesta nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km.

9. Articolul 19, care face parte din capitolul V din regulamentul menționat, privind procedurile de control și sancțiunile, prevede:

„(1) Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului [nr. 3821/85] și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului [nr. 3821/85]

nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni până la data prevăzută la articolul 29 al doilea paragraf. Comisia informează statele membre în consecință.

(2) Orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

În mod excepțional, atunci când se constată o încălcare:

– care nu a fost comisă pe teritoriul statului membru respectiv și

– care a fost comisă de o întreprindere stabilită sau de un conducător auto al cărui loc de muncă se află într-un alt stat membru sau țară terță,

un stat membru poate, până la 1 ianuarie 2009, în loc să impună o sancțiune, să notifice faptele constitutive ale încălcării autorității competente a statului membru sau a țării terțe în care este stabilită întreprinderea sau în care își are conducătorul auto locul de muncă.

(3) Atunci când un stat membru deschide o procedură sau aplică o sancțiune pentru o anumită încălcare, el îi furnizează conducătorului auto dovada scrisă corespunzătoare.

(4) Statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporționat, care poate include sancțiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a [Regulamentului nr. 3821/85] de către întreprinderi sau expeditori asociați, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanți și agenții care utilizează conducători auto care le sunt asociați."

3. Directiva 2006/22/CE

10. Anexa III la Directiva 2006/22/CE[4], în versiunea aplicabilă situației de fapt din speță, conține orientări cu privire la o scară comună a încălcărilor Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 3821/85, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora. Această anexă recomandă incriminarea ca „foarte gravă" a încălcării articolului 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85, care constă în faptul de a nu putea prezenta informațiile referitoare la ultimele douăzeci și opt de zile (încălcarea I 3).

B. Dreptul francez

11. Potrivit articolului L. 3315-5 primul paragraf din code des transports (Codul transporturilor), se sancționează cu șase luni de închisoare și cu o amendă de 3 750 de euro efectuarea unui transport rutier cu un card de conducător auto neconform sau care nu aparține conducătorului care îl utilizează ori fără card introdus în cronotahograful vehiculului.

[4] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO 2006, L 102, p. 35, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 187).

III. Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

12. La 2 aprilie 2013, la Versailles (Franța), funcționarii Diviziei de Prevenire și de Sancționare a Delincvenței Rutiere au efectuat un control rutier al unui vehicul exploatat de o întreprindere de transport cu sediul la Sengenthal (Germania).

13. Cu ocazia acestui control, funcționarii au solicitat conducătorului auto să își justifice activitatea pentru ziua în curs, precum și pentru cele douăzeci și opt de zile precedente. Aceștia au constatat că între 5 și 9 martie, apoi între 14 și 16 martie, adică timp de 9 zile, vehiculul a circulat în condițiile în care cardul de conducător auto nu a fost introdus în tahograf.

14. Ca urmare a acestor fapte, conducătorul întreprinderii menționate anterior (persoana urmărită penal în litigiul principal) a făcut obiectul urmăririi penale în temeiul articolului L. 3315-5 primul paragraf din Codul transporturilor (Franța), pentru săvârșirea în nouă rânduri, în zilele menționate anterior, a infracțiunii de neintroducere a cardului de conducător auto în tahograful vehiculului.

15. Tribunal correctionnel de Versailles (Tribunalul Corecțional din Versailles, Franța) a declarat faptele dovedite și a obligat persoana urmărită penal în litigiul principal la plata unei amenzi de 10 125 de euro.

16. Cour d'appel de Versailles (Curtea de Apel din Versailles, Franța) a confirmat decizia respectivă cu privire la vinovăție și la pedeapsă. În fața acestei instanțe, persoana urmărită penal în litigiul principal a invocat necompetența teritorială a instanțelor penale franceze. În opinia sa, pe de o parte, infracțiunile care îi erau reproșate, deși constatate în Franța, fuseseră săvârșite în Germania, întrucât vehiculul s-a aflat în acest din urmă stat în zilele cu privire la care i se reproșa că nu s-a asigurat că a fost introdus cardul de conducător auto în aparatul de înregistrare. Pe de altă parte, nici legislația franceză, ca urmare a principiului teritorialității legii penale, nici articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 nu ar permite autorităților franceze care au constatat infracțiunile să îl urmărească penal pe autorul acestora, din moment ce infracțiunile respective fuseseră săvârșite pe teritoriul unui alt stat membru al Uniunii.

17. Pentru a înlătura această argumentație, cour d'appel de Versailles (Curtea de Apel din Versailles) a reținut, în hotărârea din 2 mai 2018, că faptele constatate cu ocazia controlului rutier intră sub incidența dispozițiilor articolului L. 3315-5 din Codul transporturilor, care a fost adoptat în temeiul Regulamentului nr. 3821/85. Această curte de apel a adăugat că articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 cuprinde o derogare expresă de la principiul teritorialității urmăririi penale. Arătând că derogarea respectivă privește în mod expres Regulamentul nr. 561/2006, curtea de apel menționată a dedus că aceasta include și încălcările Regulamentului nr. 3821/85 în măsura în care articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006 vizează de asemenea Regulamentul nr. 3821/85.

18. Prin urmare, cour d'appel de Versailles (Curtea de Apel din Versailles) a respins excepția de necompetență invocată de persoana urmărită penal în litigiul principal și a confirmat amenda de 10 125 de euro impusă în primă instanță pentru încălcarea reglementării privind condițiile de muncă în transporturile rutiere.

19. Persoana urmărită penal a formulat recurs împotriva hotărârii cour d'appel de Versailles (Curtea de Apel din Versailles). După ce a reiterat în esență argumentația pe care o dezvoltase în primă instanță, persoana urmărită penal în litigiul principal a solicitat Cour de cassation (Curtea

de Casație, Franța) să sesizeze Curtea cu o trimitere preliminară, pentru ca aceasta să soluționeze problema. Persoana menționată a criticat de asemenea cour d'appel de Versailles (Curtea de Apel din Versailles) întrucât nu a răspuns la argumentația sa potrivit căreia ea nu putea să fi săvârșit faptele incriminate, din moment ce reglementarea privind duratele de conducere și timpul de repaus nu se aplică traseelor mai scurte de 50 km. În opinia sa, în cadrul unor astfel de trasee, tahograful poate fi comutat pe poziția „out of scope" (în afara domeniului de aplicare), iar conducătorii auto sunt dispensați de obligația de a introduce cardul de conducător auto în acesta.

20. În aceste împrejurări, Cour de cassation (Curtea de Casație) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Dispozițiile articolului 19 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 561/2006], potrivit cărora «[o]rice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe», se aplică numai în cazul încălcării dispozițiilor acestui regulament sau și în cazul încălcării dispozițiilor [Regulamentul nr. 3821/85], care a fost înlocuit prin [Regulamentul nr. 165/2014]?

2) Articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că un conducător auto poate deroga de la dispozițiile articolului 15 alineatele (2) și (7) din Regulamentul nr. 3821/85, [care a fost înlocuit prin Regulamentul nr. 165/2014], potrivit cărora conducătorul auto trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control, foile de înregistrare și orice informație privind ziua în curs și cele douăzeci și opt de zile precedente, în cazul utilizării într-o perioadă de douăzeci și opt de zile a unui vehicul pe trasee dintre care unele intră sub incidența dispozițiilor excepției menționate anterior, iar altele nu permit nicio derogare de la utilizarea unui aparat de înregistrare?"

21. Guvernul francez și Comisia Europeană au depus observații scrise. Guvernul menționat, precum și Comisia au răspuns de asemenea în scris la întrebările adresate de Curte.

IV. Analiză

22. Prezentele concluzii sunt structurate după cum urmează. Vom începe prin a răspunde la a doua întrebare preliminară adresată de instanța de trimitere întrucât este mai logic, înainte de a aborda problema sancțiunilor, să se determine natura și întinderea obligațiilor conducătorilor de vehicule care rezultă din articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85 atunci când aceste vehicule intră în principiu sub incidența Regulamentului nr. 561/2006, dar sunt utilizate uneori și pentru trasee de linie mai scurte de 50 km (A). Vom examina ulterior prima întrebare preliminară, care privește în mod specific autoritățile competente teritorial să sancționeze încălcările acestor obligații (B).

A. A doua întrebare: care erau, în temeiul Regulamentului nr. 3821/85, obligațiile conducătorilor de vehicule care fac obiectul unei utilizări mixte?

23. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle în esență dacă obligațiile prevăzute la articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85[5] trebuie să fie respectate constant de orice conducător auto în cazul în care același vehicul face obiectul unei utilizări „mixte”, cu alte cuvinte atunci când este utilizat atât pentru trasee de linie mai scurte de 50 km, cât și pentru trasee mai lungi. În special, care este eventuala influență a derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 asupra întinderii acestor obligații în cadrul utilizării unui astfel de vehicul pentru trasee de linie mai scurte de 50 km?

24. Potrivit guvernului francez, conducătorul unui vehicul echipat cu un aparat de înregistrare trebuie să facă dovada activității sale de conducere în orice moment, inclusiv pentru fracțiunea din activitatea sa care intră sub incidența excluderii prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, din moment ce o parte din activitatea sa este reglementată de acest regulament.

25. Potrivit Comisiei, dacă un vehicul este folosit pentru o utilizare mixtă, conducătorul unui astfel de vehicul trebuie să introducă cardul său de conducător auto în cazul în care folosește vehiculul în cadrul unui transport care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006. Deși conducătorul auto nu are obligația de a introduce cardul său de conducător auto atunci când conduce „în afara domeniului de aplicare”, este esențial ca această perioadă de conducere să fie totuși înregistrată ca „altă muncă” pe cardul de conducător auto, fie automat, prin introducerea cardului în timpul conducerii „în afara domeniului de aplicare”, fie cu ajutorul funcției manuale de care dispune tahograful la reluarea activității în cadrul domeniului de aplicare al regulamentului.

26. Suntem de acord în mare măsură cu analiza Comisiei.

27. În opinia noastră, atunci când un vehicul nu este *utilizat exclusiv* pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km în sensul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, ci face obiectul unei *utilizări mixte*, acest vehicul intră pe deplin în domeniul de aplicare al regulamentului menționat. Prin urmare, orice conducător al vehiculului respectiv trebuie să îndeplinească obligațiile care decurg printre altele din articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85, inclusiv în cadrul utilizării ocazionale a vehiculului pentru trasee de linie mai scurte de 50 km.

28. Cu titlu introductiv, trebuie să se menționeze că, deși, potrivit articolului 15 din Regulamentul nr. 3821/85, conducătorii auto trebuie să înregistreze timpul de conducere, celelalte sarcini, disponibilitatea, pauzele de muncă și perioadele de odihnă zilnice pentru a se putea verifica, cu ocazia unui eventual control, dacă orice conducător auto respectă normele referitoare la duratele de conducere, la pauze și la timpul de repaus prevăzute în capitolul II din Regulamentul nr. 561/2006, întinderea acestor obligații nu variază în funcție de identitatea conducătorului auto sau de tipul de transport efectuat, ci în funcție de *vehiculul* utilizat. Astfel, aplicabilitatea Regulamentului nr. 561/2006 – care condiționează ea însăși aplicabilitatea Regulamentului

[5] Înlocuit în prezent prin articolele 34-36 din Regulamentul nr. 165/2014.

nr. 3821/85 și a obligațiilor care decurg din acesta [6] – este definită, în mod pozitiv [7] și negativ [8], în funcție de caracteristicile vehiculelor și/sau de utilizarea lor specifică. Rezultă, așadar, că orice conducător al unui vehicul care intră sub incidența Regulamentului nr. 561/2006 era supus obligațiilor de înregistrare a diferitor date legate de conducere care decurgeau din articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85.

29. Or, un vehicul care face obiectul unei utilizări mixte intră pe deplin sub incidența Regulamentului nr. 561/2006 sau poate beneficia de derogarea prevăzută la articolul 3 litera (a) din acest regulament, care prevede că regulamentul menționat nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de „vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”?

30. În opinia noastră, această derogare nu poate fi interpretată în sensul că include utilizarea ocazională a anumitor vehicule pentru trasee de linie mai scurte de 50 km. Ea privește doar folosirea vehiculelor utilizate exclusiv pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km.

31. Mai întâi, potrivit unei jurisprudențe constante, o derogare nu poate fi interpretată astfel încât să se extindă efectele acesteia dincolo de ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor pe care urmărește să le garanteze. Mai mult, întinderea derogărilor trebuie stabilită ținând seama de finalitățile reglementării în cauză [9]. Rezultă că derogarea stabilită la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în mod strict.

32. În continuare, articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 privește doar vehiculele „utilizate” pentru transportul de călători prin „servicii regulate”, traseul liniei nedepășind 50 km. Acest mod de redactare sugerează că derogarea respectivă este aplicabilă doar vehiculelor care sunt destinate *exclusiv* transportului călătorilor în cadrul unor trasee scurte mai scurte de 50 km prin „servicii care asigură transportul călătorilor la intervale stabilite pe trasee stabilite” [10]. În mod concret, poate fi vorba despre vehicule utilizate pentru transporturile urbane, despre autobuze școlare care transportă elevii de la domiciliul lor la școală sau de la școală la domiciliu sau de asemenea despre autobuze care conduc lucrătorii de la domiciliul lor la întreprindere și de la întreprindere la domiciliu [11]. Prin urmare, sunt excluse din domeniul de aplicare al articolului 3

6 Din articolul 3 din Regulamentul nr. 3821/85 rezultă că domeniul de aplicare al acestuia este identic cu cel al Regulamentului nr. 561/2006.

7 Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006 precizează că regulamentul menționat se aplică transportului rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 t și transportului rutier de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane și care sunt destinate acestui scop.

8 Articolul 3 din Regulamentul nr. 561/2006 stabilește o serie de derogări definite în funcție de tipurile de vehicule. Printre vehiculele cărora Regulamentul nr. 561/2006 nu li se aplică, pe lângă derogarea invocată în cauza principală, articolul 3 vizează, de exemplu, vehiculele a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h, vehiculele forțelor armate sau ale protecției civile, vehiculele folosite în misiuni medicale sau, de asemenea, „vehicule comerciale, care au caracter istoric […] și care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri în scopuri necomerciale”. A se vedea de asemenea articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006.

9 A se vedea de exemplu Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punctul 20 și jurisprudența citată).

10 Astfel cum rezultă din definiția referitoare la „servicii regulate” prevăzută la articolul 4 litera (n) din Regulamentul nr. 561/2006 care face trimitere la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul (JO 1992, L 74, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 34), în prezent abrogat.

11 A se vedea de exemplu Hotărârea din 2 martie 2017, Casa Noastră (C-245/15, EU:C:2017:156), în care Curtea a statuat că serviciul de transport al lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă, organizat de angajatorul acestora și cu traseul liniei nedepășind 50 km, intră în domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006.

litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 vehiculele care ar servi ocazional [12], la inițiativa operatorului de transport, la transportul de călători pentru trasee scurte, în cazul în care printre altele aceste vehicule nu asigură „servicii regulate” [13].

33. O interpretare diferită (prin ipoteză mai largă) a articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 ar fi contrară nu numai obiectivelor regulamentului menționat referitoare la îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere, ci și imperativului securității juridice a conducătorilor auto și a responsabililor de întreprinderi de transport.

34. Astfel, s-ar putea imagina un scenariu în care același conducător auto ar fi utilizat un vehicul pentru un traseu lung de peste de 50 km și, imediat după (sau înainte), pentru unul sau mai multe trasee mai scurte de 50 km. Obiectivele de îmbunătățire a condițiilor de muncă și a siguranței rutiere impun în mod necesar ca un asemenea conducător unic să înregistreze toate datele sale legate de conducere pentru ca agenții de control să poată verifica dacă acest conducător nu a încălcat dispozițiile capitolului II din Regulamentul nr. 561/2006, independent de tipul de traseu efectuat cu acest vehicul [14]. Astfel, faptul de a conduce un vehicul, chiar și pentru un traseu scurt, constituie o perioadă de activitate reală a conducătorului auto care poate influența conducerea și în cursul căreia acesta nu dispune în mod liber de timpul său [15].

35. De asemenea, în caz de control, pot apărea discordanțe, ceea ce pare să fi fost cazul în acțiunea principală, între datele din ultimele douăzeci și opt de zile referitoare la *vehicul* și datele referitoare la *conducătorul auto*, în special în cazul în care a fost utilizată poziția „out of scope”. În măsura în care astfel de discordanțe ar putea disimula uneori o încălcare a diferitor perioade prevăzute în capitolul II din Regulamentul nr. 561/2006, sub acoperirea unei utilizări mixte a vehiculului care ar permite să se pună tahograful în poziția „out of scope” și să nu trebuiască să se înregistreze datele relevante, este în interesul conducătorului auto (și în speță al responsabilului întreprinderii) să înregistreze aceste date pentru a fi capabil să justifice discordanțele prin prezentarea documentelor justificative referitoare la utilizarea vehiculului. Prin urmare, interpretarea propusă a articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 este de natură să consolideze securitatea juridică a conducătorului auto și a responsabilului întreprinderii.

36. Rezultă că, în cazul în care un vehicul care intră sub incidența Regulamentului nr. 561/2006 face obiectul unei utilizări mixte, orice conducător auto chemat să conducă acest vehicul este supus obligațiilor prevăzute la articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85.

[12] A se vedea definiția referitoare la serviciile ocazionale prevăzută la articolul 2 punctul 3 din Regulamentul nr. 684/92.

[13] A se vedea în acest sens Hotărârea din 30 aprilie 1998, Clarke & Sons și Ferne (C-47/97, EU:C:1998:185), în care Curtea a statuat că un serviciu de transport de călători asigurat în mai multe rânduri, în cadrul unei rezervări de ansamblu efectuate de un operator de turism, pentru o simplă călătorie dus între un aeroport și un hotel eventual cu o escală la locul unei atracții turistice, traseul exact nefiind stabilit în prealabil, nu constituie un serviciu regulat în sensul derogării prevăzute de regulamentul care a precedat Regulamentul nr. 561/2006.

[14] A se vedea de asemenea în acest sens prin analogie articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul nr. 561/2006, care impune oricărui conducător auto să înregistreze, ca „altă muncă”, orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. A se vedea de asemenea Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37), prin care Curtea a impus conducătorului unui vehicul A care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 să înregistreze în integralitate activitatea sa de conducere, inclusiv atunci când aceasta este efectuată, în cadrul muncii sale, pe un vehicul B care nu intră sub incidența regulamentului menționat.

[15] A se vedea tot prin analogie Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37, punctul 37).

B. Prima întrebare: cine poate sancționa?

37. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle în esență care sunt autoritățile competente care au dreptul să urmărească penal încălcările Regulamentului nr. 3821/85: este vorba doar despre autoritățile statului membru în care a fost săvârșită încălcarea sau poate fi vorba și despre autoritățile statului pe teritoriul cărora încălcarea nu a fost săvârșită, ci numai constatată?

38. Nu este necesar, în opinia noastră, să se răspundă la această întrebare, dat fiind că, sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, încălcarea în cauză pare să fi fost *atât* săvârșită, *cât și* constatată pe teritoriul francez, permițând astfel autorităților acestui stat să sancționeze autorul încălcării întrucât dreptul național prevede un temei juridic adecvat (1). Totuși, din motive de exhaustivitate, considerăm că un stat membru nu poate sancționa în temeiul articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 o încălcare a Regulamentului nr. 3821/85 în lipsa unei legături între încălcarea săvârșită și acel stat membru (2).

1. Ce încălcare și pe ce teritoriu?

39. Din cererea de decizie preliminară reiese că persoana urmărită penal în litigiul principal a fost condamnată la plata unei amenzi de 10 125 de euro pentru săvârșirea, în nouă rânduri, *în Germania*, a infracțiunii de neintroducere a cardului de conducător auto în tahograful vehiculului, incriminate la articolul L. 3315-5 primul paragraf din Codul transporturilor. Cu toate acestea, cererea de decizie preliminară menționează de asemenea în mod expres *Versailles* drept loc de săvârșire a acestei infracțiuni. Pe de altă parte, instanța de trimitere arată că încălcarea prevăzută în dreptul francez la articolul L. 3315-5 din Codul transporturilor corespunde încălcării definite la articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85, care nu constă în neintroducerea cardului de conducător auto în tahograf, ci în faptul de a nu putea prezenta informațiile referitoare la ultimele douăzeci și opt de zile.

40. Aceste dezacorduri ne derutează puțin în ceea ce privește natura exactă a încălcării constatate de autoritățile naționale. Persoana respectivă a fost urmărită penal pentru infracțiunea de neintroducere a cardului de conducător auto în tahograf, astfel cum este prevăzută de dreptul francez, care a fost constatată în Franța, dar care a fost săvârșită în mod repetat în Germania? Sau a fost urmărită penal pentru faptul că nu a putut prezenta, în Franța, informațiile necesare referitoare la cele douăzeci și opt de zile care precedă controlul, cu încălcarea articolului 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85?

41. Revine instanțelor naționale sarcina de a răspunde la aceste întrebări. Totuși, s-ar părea că litigiul principal se înscrie *formal* în cadrul primului scenariu, în timp ce, în realitate, din punct de vedere *material*, se încadrează în cel de al doilea.

42. Trebuie să se menționeze mai întâi că dreptul Uniunii nu impune în toate împrejurările conducătorilor de vehicule care intră sub incidența Regulamentului nr. 561/2006 să dețină un card de conducător auto. Astfel, nu numai că nu toate vehiculele sunt echipate cu un aparat de înregistrare care funcționează cu un card de conducător auto [16], dar articolul 15 alineatul (7) litera (a) punctul (ii) din Regulamentul nr. 3821/85 preciza în mod expres că prezentarea de către

[16] Cardul de conducător auto nu este menționat în anexa I la Regulamentul nr. 3821/85 privind tahografele analogice. În această ipoteză, numai foile de înregistrare sunt eliberate de angajator conducătorilor de vehicule echipate cu un aparat de înregistrare conform acestei anexe.

un conducător auto unui inspector de control a cardului de conducător auto este obligatorie numai (în mod logic) „în cazul în care este titularul unui asemenea card”[17]. În schimb, după cum s-a amintit mai sus[18], conducătorul auto are obligația de a înregistra (și, în caz de control, de a prezenta) informațiile relevante pentru a se asigura de aplicarea corectă a normelor prevăzute în capitolul II din Regulamentul nr. 561/2006. În acest scop, articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85 are în vedere mai multe tipuri de documente justificative, de la foile de înregistrare până la cardul de conducător auto, și, mult mai simplu, „orice informație introdusă manual și orice imprimat scos” pentru ziua în curs și pentru o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

43. Rezultă că neintroducerea cardului de conducător auto în tahograf nu constituie, în sine și în mod individual, o încălcare a Regulamentului nr. 3821/85[19]. Rezultă de asemenea că încălcarea obligațiilor prevăzute la articolul 15 alineatul (7) din regulamentul menționat constă în *faptul de a nu putea prezenta documentele justificative* care permit atestarea bunei utilizări a vehiculului în cele douăzeci și opt de zile care precedă controlul[20].

44. Or, astfel cum a arătat în mod întemeiat Comisia, o asemenea încălcare este în mod necesar săvârșită pe teritoriul statului membru care a constatat-o. Prin urmare, întrucât acest stat membru dispune de un temei juridic adecvat în acest scop, autoritățile statului menționat au dreptul, în conformitate cu principiul teritorialității legii penale, să aplice o sancțiune autorului acesteia, inclusiv atunci când acesta este un nerezident[21].

2. Cu privire la domeniul de aplicare al articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006

45. Deși, în opinia noastră, nu trebuie să se răspundă în mod formal la prima întrebare a instanței de trimitere, întrucât acest lucru nu este necesar pentru soluționarea litigiului, vom răspunde totuși pe scurt la întrebarea respectivă, ținând seama de prezumția de pertinență aferentă întrebărilor preliminare și de misiunea atribuită avocaților generali.

46. În temeiul articolului 19 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 561/2006, „[o]rice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe”. Prin urmare, textul articolului 19 alineatul (2) face trimitere în mod clar la o încălcare *a prezentului regulament*.

47. Contrar textului articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006, guvernul francez și Comisia se întemeiază în esență pe interpretările contextuală și teleologică pentru a deduce că articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 autorizează statele membre să sancționeze atât încălcările acestui regulament, cât și încălcările Regulamentului nr. 3821/85 atunci când aceste încălcări au fost doar constatate pe teritoriul lor, fiind săvârșite în alt stat membru sau într-un stat terț. Potrivit acestor părți interesate, cele două regulamente ar forma un

[17] A se vedea de asemenea articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul nr. 3821/85, în temeiul căruia, chiar și pentru vehiculele echipate cu un aparat de înregistrare conform anexei I B (tahograf digital), un stat membru *poate* solicita ca un conducător auto care se află sub incidența dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006 să dețină cartea de conducător auto.

[18] Punctul 28 din prezentele concluzii.

[19] Astfel cum confirmă anexa III la Directiva 2006/22, care nu recomandă o asemenea incriminare.

[20] Încălcarea I 3 a cărei incriminare este recomandată de anexa III la Directiva 2006/22 (a se vedea punctul 10 din prezentele concluzii).

[21] A se vedea în acest sens articolul 19 alineatul (3) prima liniuță din Regulamentul nr. 3821/85.

tot indisociabil. Efectivitatea Regulamentului nr. 561/2006 s-ar întemeia pe aplicarea Regulamentului nr. 3821/85, întrucât punerea sa în aplicare necesită utilizarea aparaturii de înregistrare. În plus, ținând seama de identitatea obiectivelor urmărite de aceste două regulamente, ar fi nu numai logic, ci și necesar, având în vedere caracterul transfrontalier al activităților de transport rutier, să se permită autorităților unui stat membru să sancționeze încălcările celor două regulamente menționate constatate pe teritoriul acestui stat, în caz contrar existând riscul unei creșteri atât a numărului încălcărilor, cât și al accidentelor.

48. Comisia subliniază în special, în lumina lucrărilor pregătitoare, că lipsa menționării exprese a Regulamentului nr. 3821/85 la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 nu ar fi fost intenționată. Deși nicio „clauză de extrateritorialitate” nu figura în propunerea inițială de regulament al Comisiei, aceasta se datora faptului că, în realitate, o asemenea clauză nu este necesară, în lipsa oricărei extrateritorialități. Acest articol 19 nu ar urmări instituirea unui regim de sancțiuni național, ci a unui regim de sancțiuni al Uniunii care să se aplice pe întreg teritoriul Uniunii. În acest cadru, statele membre puteau deja, în cazul în care sistemul lor național le permitea, să prevadă sancțiuni pentru încălcări doar constatate de către autoritățile lor competente pe acest teritoriu. Introducerea, în timpul lucrărilor legislative, a unui nou alineat (2) care nu figura în propunerea Comisiei a avut inițial ca unic obiect transformarea acestei posibilități în obligație. Ulterior, redactarea articolului 19 alineatul (2) din ceea ce urma să devină Regulamentul nr. 561/2006 a evoluat în sensul inexistenței unei obligații.

49. Nu suntem de acord cu această abordare. Articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 nu poate fi interpretat, în opinia noastră, astfel încât să includă în domeniul său de aplicare, exclusiv în temeiul complementarității dintre acest regulament și Regulamentul nr. 3821/85, încălcări ale acestui din urmă regulament, deși el nu este menționat în mod expres în dispoziția respectivă.

50. În primul rând, deși alineatele (1) și (4) ale articolului 19 din Regulamentul nr. 561/2006 au o dimensiune transversală în măsura în care fac trimitere atât la Regulamentul nr. 561/2006, cât și la Regulamentul nr. 3821/85, aceste alineate prezintă un grad ridicat de generalitate și se limitează în fond la a impune statelor membre să stabilească un regim de sancțiuni în cazul unei încălcări a unuia dintre regulamentele menționate. Prin urmare, obiectul lor este diferit de obiectul foarte specific al alineatului (2) al articolului 19 menționat: cel de a permite sancțiuni extrateritoriale.

51. În al doilea rând, deși complementaritatea dintre Regulamentul nr. 3821/85 și Regulamentul nr. 561/2006 este incontestabilă [22], anexa III la Directiva 2006/22 distinge în mod clar între o grupă de încălcări ale Regulamentului nr. 561/2006 (nerespectarea normelor privind echipajul, perioada de conducere, pauzele, perioadele de repaus și tipurile de plăți) și o grupă de încălcări ale Regulamentului nr. 3821/85 (nerespectarea normelor referitoare printre altele la instalarea aparatului de înregistrare, la utilizarea aparatului de înregistrare, a cardului de conducător auto și a foii de înregistrare, la informațiile care trebuie înregistrate și la punerea la dispoziție a informațiilor). Prin urmare, legiuitorul Uniunii face distincție între cele două grupe de încălcări [23], astfel încât este imposibil să se afirme cu certitudine că faptul de a nu fi inclus în mod expres încălcările Regulamentului nr. 3821/85 la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006

[22] Regulamentul nr. 3821/85 se înscrie direct în prelungirea Regulamentului nr. 561/2006. Deși scopul său imediat este de a impune conducătorilor auto înregistrarea anumitor date referitoare la conducere, scopul său final este de a permite inspectorilor de control să se asigure, prin mai multe tipuri de documente justificative, că s-au respectat normele din capitolul II din Regulamentul nr. 561/2006. A se vedea de exemplu Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punctul 28).

[23] Se va admite că, în practică, această distincție nu este întotdeauna la fel de clară în măsura în care anumite acțiuni pot constitui o încălcare atât a Regulamentului nr. 3821/85, cât și a Regulamentului nr. 561/2006 [a se vedea de exemplu Hotărârea din 9 iunie 2016, Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420), și Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772)].

este rezultatul unei simple omisiuni involuntare. În consecință, s-ar putea susține pe deplin, contrar argumentelor Comisiei, că simpla inexistență la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 a oricărei trimiteri la Regulamentul nr. 3821/85 subliniază, dimpotrivă, că o asemenea omisiune a fost intenționată din partea legiuitorului Uniunii [24].

52. În al treilea rând, atunci când legiuitorul Uniunii investește statele membre cu competența de a sancționa încălcările săvârșite pe teritoriul altor state membre, pare să facă acest lucru în mod expres și limitat, după cum confirmă alte acte legislative. Astfel, de exemplu, articolul 11 din Directiva (UE) 2017/1371 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iulie 2017 privind combaterea fraudelor îndreptate împotriva intereselor financiare ale Uniunii prin mijloace de drept penal [25], adoptată în temeiul articolului 83 alineatul (2) TFUE [26], subordonează extinderea competenței unui stat membru de a aplica sancțiuni în privința infracțiunilor care au fost săvârșite *în afara* teritoriului său atât necesității de a informa Comisia cu privire la acest lucru, cât și cerinței existenței unei legături între infracțiunea în cauză și acest stat membru [27]. Prin urmare, din acest exemplu reiese că, atunci când dorește să permită unui stat membru să sancționeze o încălcare care nu a fost săvârșită pe teritoriul său, legiuitorul Uniunii face acest lucru în mod expres, precis și numai pentru încălcări care prezintă pe de altă parte o legătură cu acest stat [28].

53. În ultimul rând și în legătură cu ceea ce precedă, potrivit unei jurisprudențe constante, principiul legalității infracțiunilor și a pedepselor impune ca legea să definească în mod clar infracțiunile și pedepsele pe care le atrag. Această condiție este îndeplinită atunci când justițiabilul poate ști, plecând de la textul dispoziției pertinente și, dacă este cazul, cu ajutorul interpretării care este dată acestui text de către instanțe, care sunt acțiunile și omisiunile care angajează răspunderea sa penală [29].

54. În definitiv, textul astfel cum a fost adoptat al legii (europene) este cel care prezintă importanță. În schimb, nu prezintă importanță intențiile și ideile care au fost exprimate în cursul procesului legislativ, însă care nu sunt exprimate în text și *a fortiori* omisiunile legiuitorului. Atunci când legiuitorul nu a fost în măsură să prevadă fără echivoc ce anume intenționa, este problematic ca acesta să înceapă să procedeze astfel *a posteriori*, prin intermediul interpretării, în special în detrimentul persoanelor implicate, care ar fi putut în mod rezonabil să gândească

[24] În plus, trebuie să se menționeze că legiuitorul Uniunii nu a modificat textul articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 în ultima sa versiune din 20 august 2020, în urma modificării introduse prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 (JO 2020, L 249, p. 1).

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

[26] În temeiul căruia, „[î]n cazul în care apropierea actelor cu putere de lege și a normelor administrative ale statelor membre în materie penală se dovedește indispensabilă pentru a asigura punerea în aplicare eficientă a unei politici a Uniunii într-un domeniu care a făcut obiectul unor măsuri de armonizare, prin directive se pot stabili norme minime referitoare la definirea infracțiunilor și a sancțiunilor în domeniul în cauză”.

[27] Potrivit articolului 11 alineatul (3) din Directiva 2017/1371, un stat membru informează Comisia atunci când decide să își extindă competența în privința infracțiunilor care au fost săvârșite în afara teritoriului său, în oricare din următoarele situații: (a) autorul infracțiunii are reședința obișnuită pe teritoriul său; (b) infracțiunea a fost săvârșită în beneficiul unei persoane juridice stabilite pe teritoriul său sau (c) autorul infracțiunii este unul dintre funcționarii săi care acționează în exercitarea atribuțiilor oficiale.

[28] Pentru un alt exemplu analog, a se vedea articolul 10 din Directiva 2014/57/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind sancțiunile penale pentru abuzul de piață (Directiva privind abuzul de piață) (JO 2014, L 173, p. 179).

[29] A se vedea de exemplu Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții (C-308/06, EU:C:2008:312, punctul 71), Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717, punctul 40), și Hotărârea din 20 decembrie 2017, Vaditrans (C-102/16, EU:C:2017:1012, punctul 51).

diferit [30]. Un asemenea demers devine cu atât mai problematic dacă trebuie să conducă efectiv la penalizarea comportamentelor, prin analogie sau prin conexiune fără temei legal expres. În domeniul dreptului penal, incriminările trebuie să fie definite *ex ante* în mod precis și clar.

55. În consecință și contrar afirmației guvernului francez, ținând seama de modul de redactare a articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006, urmărirea în temeiul acestei dispoziții a încălcărilor Regulamentului nr. 3821/85 care sunt detectate, dar care nu sunt săvârșite pe teritoriul unui stat membru, nu poate fi considerată, desigur, ca fiind previzibilă în mod rezonabil de către persoana care suportă consecințele acesteia.

56. Rezultă că, în stadiul său actual, articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 nu abilitează autoritățile unui stat membru să aplice o sancțiune unui responsabil de întreprindere și/sau conducătorului unui vehicul care intră sub incidența acestui regulament pentru o încălcare a Regulamentului nr. 3821/85 care nu a fost săvârșită pe teritoriul său și care nu prezintă nicio altă legătură cu acest stat membru.

57. Cu titlu de concluzie, recunoaștem că o astfel de soluție nu este pe deplin satisfăcătoare. Ținând seama de strânsa complementaritate care există între aceste două regulamente, ar putea fi oportun să se includă încălcările Regulamentului nr. 3821/85 în articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 [31]. Or, astfel cum s-a subliniat deja, oportunitatea nu determină legalitatea, în special în dreptul penal. Dacă prezenta formulare a articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 ar trebui considerată lacunară [32], ar fi de competența legiuitorului Uniunii să o modifice.

V. Concluzie

58. Propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Cour de cassation (Curtea de Casație, Franța) după cum urmează:

– Articolul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere trebuie interpretat în sensul că se aplică numai vehiculelor utilizate exclusiv pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km. În cadrul utilizării mixte a unui vehicul în împrejurări precum cele din cauza principală, orice conducător era supus obligațiilor care rezultau din articolul 15 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier.

– În stadiul său actual, articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 nu abilitează autoritățile unui stat membru să aplice o sancțiune unui responsabil de întreprindere și/sau conducătorului unui vehicul care intră sub incidența acestui regulament pentru o încălcare a

[30] A se vedea Concluziile noastre prezentate în cauza Presidenza del Consiglio dei Ministri (C-129/19, EU:C:2020:375, punctele 119-123). A se vedea de asemenea Concluziile noastre prezentate în cauza Entoma (C-526/19, EU:C:2020:552).

[31] Curtea a statuat în Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punctul 30), că, „având în vedere caracterul transfrontalier al activităților de transport rutier, o interpretare a articolului 19 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 561/2006 potrivit căreia statele membre permit autorităților lor competente să aplice o sancțiune pentru o încălcare constatată pe teritoriul lor, chiar dacă această încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe, este mai în măsură să răspundă obiectivelor urmărite de acest regulament”. Această afirmație se poate aplica pe deplin, *mutatis mutandis*, în privința încălcărilor Regulamentului nr. 3821/85.

[32] Ceea ce nu este în mod necesar cazul, în opinia noastră, pentru motivele expuse la punctele 39-44 din prezentele concluzii.

Regulamentului nr. 3821/85 care nu a fost săvârșită pe teritoriul său și care nu prezintă nicio altă legătură cu acest stat membru.