Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MICHAL BOBEK
prednesené 4. marca 2021 [1]

Vec C-906/19

FO
proti
Ministère public

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Cestná doprava – Sociálne ustanovenia – Nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85 – Výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006 – Pojem ‚vozidlo používané v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorom trasa linky nepresahuje 50 kilometrov' – Povinnosti vodičov v prípade zmiešaného používania vozidiel – Pôsobnosť článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006 – Extrateritoriálne sankcie – Nezahrnutie porušení nariadenia (EHS) č. 3821/85 – Zásada zákonnosti trestných činov a trestov"

I. Úvod

1. V nadväznosti na cestnú kontrolu autobusu prevádzkovaného dopravným podnikom so sídlom v Nemecku, ktorá bola vykonaná vo Francúzsku, sa zistilo, že vodič jazdil v Nemecku bez vloženia karty vodiča do tachografu vozidla. Štatutárny orgán tohto podniku bol následne trestne stíhaný vo Francúzsku za spáchanie trestného činu nevloženia karty vodiča do tachografu vozidla. V konaní na prvom stupni bol odsúdený na zaplatenie pokuty vo výške 10 125 eur. Toto rozhodnutie bolo potvrdené v odvolacom konaní.

2. Súdny dvor je v rámci prejednávanej veci požiadaný o výklad nariadení (ES) č. 561/2006 [2] a (EHS) č. 3821/85 [3] na účely určenia po prvé, či povinnosti vodičov, ktoré vyplývali z nariadenia č. 3821/85, boli uplatniteľné pri vedení vozidiel používaných súčasne na trasách linky nepresahujúcich 50 km a na dlhších trasách, a po druhé, či predmetné porušenia mohli byť trestne stíhané vo Francúzsku, keď k nim došlo v Nemecku.

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. ES L 102, 2006, s. 1).

[3] Nariadenie Rady z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 1985, s. 8; Mim. vyd. 07/001, s. 227).

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Nariadenie č. 3821/85

3. Podľa článku 15 ods. 2 nariadenia č. 3821/85 v jeho znení uplatniteľnom na skutkový stav v prejednávanej veci:

„Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo kartu vodiča každý deň, keď jazdia, od chvíle, keď prevzali vozidlo. …“

4. Článok 15 ods. 7 tohto nariadenia stanovoval:

„a) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

i) záznamové listy za bežný týždeň a listy použité vodičom v predchádzajúcich 15 dňoch;

ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a

iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie [č. 561/2006].

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bodoch i) a iii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

b) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I B, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

i) kartu vodiča, ktorej je držiteľom;

ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie [č. 561/2006], a

iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, ako je uvedené v predchádzajúcom pododseku, počas ktorého viedol vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou I.

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bode ii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

c) Oprávnený inšpekčný úradník môže skontrolovať dodržiavanie nariadenia [č. 561/2006] analýzou záznamových listov, zobrazených alebo vytlačených údajov, ktoré zaznamenalo záznamové zariadenie alebo karta vodiča, alebo ak to nebude možné, tak analýzou akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý dokazuje nedodržanie ustanovení, ako sa stanovujú v článku 16 ods. 2 a 3.“

5. Článok 19 daného nariadenia stanovoval:

„…

2. Členské štáty si navzájom pomáhajú pri uplatňovaní tohto nariadenia a pri kontrole jeho dodržiavania.

3. V rámci tejto vzájomnej pomoci si príslušné orgány členských štátov pravidelne posielajú všetky dostupné informácie týkajúce sa:

– porušení tohto nariadenia, ktorých sa dopustili iné osoby, ako sú obyvatelia štátu a akékoľvek pokuty uložené za tieto porušenia,

– pokút uložených členským štátom svojim obyvateľom za takéto porušenie vykonané v iných členských štátoch.“

6. Nariadenie č. 3821/85 bolo zrušené a nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 60, 2014, s. 1).

2. Nariadenie č. 561/2006

7. Článok 1 nariadenia č. 561/2006 v jeho znení uplatniteľnom na skutkový stav prejednávanej veci stanovuje:

„Toto nariadenie stanovuje pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave, s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách. Cieľom tohto nariadenia je tiež podporovať lepšie monitorovanie a postup zabezpečenia dodržiavania predpisov členskými štátmi a vylepšené pracovné postupy v odvetví cestnej dopravy.“

8. Článok 3 písm. a) tohto nariadenia uvádza, že toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov.

9. Článok 19, ktorý patrí do kapitoly V tohto nariadenia týkajúcej sa kontrolných postupov a sankcií, stanovuje:

„1. Členské štáty stanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia [č. 3821/85] a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a [nariadenia č. 3821/85] nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo postupu. Členské štáty informujú Komisiu o týchto opatreniach a predpisoch o sankciách do dňa určeného v druhom pododseku článku 29. Komisia zodpovedajúcim spôsobom informuje členské štáty.

2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zistené na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Výnimočne pri zistení porušenia, ktoré:

– nebolo spáchané na území dotknutého členského štátu a

– ktoré spáchal podnik, ktorý je usadený v inom členskom štáte alebo tretej krajine, alebo vodič, ktorého miesto výkonu zamestnania je v inom členskom štáte alebo v tretej krajine,

môže do 1. januára 2009 členský štát namiesto uloženia sankcie oznámiť skutočnosti porušenia príslušnému orgánu v členskom štáte alebo tretej krajine, kde je podnik usadený alebo kde je miesto výkonu zamestnania vodiča.

3. Vždy, keď členský štát začne konanie alebo uloží sankciu za konkrétne porušenie, poskytne o tom vodičovi náležitý písomný doklad.

4. Členské štáty zabezpečia, aby bol v platnosti systém primeraných sankcií, ktoré môžu zahŕňať aj peňažné sankcie, za porušenie tohto nariadenia alebo [nariadenia č. 3821/85] zo strany podnikov, pridružených odosielateľov, zasielateľov, organizátorov zájazdov, hlavných dodávateľov, subdodávateľov a agentúr zamestnávajúcich vodičov.“

3. Smernica 2006/22/ES

10. Príloha III smernice 2006/22/ES [4] v jej znení uplatniteľnom na skutkový stav prejednávanej veci obsahuje usmernenia týkajúce sa spoločnej stupnice porušení nariadení č. 561/2006 a 3821/85 zaradených do jednotlivých kategórií podľa ich závažnosti. Táto príloha odporúča stíhať ako „veľmi závažné“ porušenie článku 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85 pozostávajúce v neschopnosti predložiť záznamy týkajúce sa predchádzajúcich dvadsaťosem dní (porušenie I 3).

B. Francúzske právo

11. Podľa článku L. 3315-5 prvého odseku code des transports (Dopravný zákonník) sa potrestá trestom odňatia slobody na šesť mesiacov a peňažným trestom vo výške 3 750 eur skutok pozostávajúci v uskutočnení cestnej dopravy s kartou vodiča, ktorá nie je v súlade s predpismi alebo ktorá nepatrí vodičovi, ktorý ju používa, alebo bez karty vloženej do tachografu vozidla.

III. Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky

12. Dňa 2. apríla 2013 uskutočnili vo Versailles (Francúzsko) úradníci oddelenia pre prevenciu a potlačovanie cestnej kriminality cestnú kontrolu autobusu prevádzkovaného dopravným podnikom so sídlom v Sengenthale (Nemecko).

13. Pri tejto kontrole úradníci vyzvali vodiča, aby doložil svoju činnosť za bežný deň, ako aj za predchádzajúcich dvadsaťosem dní. Takto zistili, že od 5. do 9. marca a potom od 14. do 16. marca, teda po dobu deviatich dní, bolo vozidlo v prevádzke bez toho, aby bola karta vodiča vložená do tachografu.

[4] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 35).

14. V dôsledku týchto skutočností bol štatutárny orgán vyššie uvedeného podniku (osoba stíhaná vo veci samej) trestne stíhaný na základe článku L. 3315-5 prvého odseku Dopravného zákonníka (Francúzsko) za to, že sa deväťkrát vo vyššie uvedených dňoch dopustil trestného činu nevloženia karty vodiča do tachografu vozidla.

15. Tribunal correctionnel de Versailles (Trestný súd Versailles, Francúzsko) vyhlásil skutkové okolnosti za preukázané a uložil osobe stíhanej vo veci samej pokutu vo výške 10 125 eur.

16. Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd Versailles, Francúzsko) potvrdil toto rozhodnutie o vine a treste. Osoba stíhaná vo veci samej namietla pred týmto súdom nedostatok územnej právomoci francúzskych trestných súdov. Uvádza na jednej strane, že hoci boli trestné činy, ktoré sa jej kládli za vinu, zistené vo Francúzsku, boli spáchané v Nemecku, keďže tam sa nachádzalo vozidlo počas dní, kedy sa jej kládlo za vinu, že nedohliadla na vloženie karty vodiča do záznamového zariadenia. Na druhej strane ani francúzske právo z dôvodu zásady teritoriality trestného práva, ani článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 neumožňovali francúzskym orgánom, ktoré zistili spáchanie trestných činov, trestne stíhať ich páchateľa, keďže tieto porušenia boli spáchané na území iného členského štátu Únie.

17. Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd Versailles) na účely zamietnutia tejto argumentácie uviedol vo svojom rozsudku z 2. mája 2018, že na skutočnosti zistené pri cestnej kontrole sa vzťahujú ustanovenia článku L. 3315-5 Dopravného zákonníka, ktorý bol prijatý na účely uplatňovania nariadenia č. 3821/85. Tento odvolací súd dodal, že článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 obsahuje výslovnú výnimku zo zásady teritoriality trestných stíhaní. Uvádzajúc, že táto výnimka sa výslovne týka nariadenia č. 561/2006, uvedený odvolací súd z toho vyvodil, že výnimka zahŕňa aj porušenia nariadenia č. 3821/85 v rozsahu, v akom sa článok 19 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 týka aj nariadenia č. 3821/85.

18. Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd Versailles) následne zamietol námietku nedostatku právomoci vznesenú osobou stíhanou vo veci samej a potvrdil pokutu vo výške 10 125 eur, ktorá bola tejto osobe uložená v konaní na prvom stupni za porušenie právnej úpravy pracovných podmienok v cestnej doprave.

19. Stíhaná osoba podala proti rozsudku Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd Versailles) kasačný opravný prostriedok. Po tom, čo v podstate prevzala argumentáciu, ktorú rozvinula pred súdom na prvom stupni, osoba stíhaná vo veci samej požiadala Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko), aby sa obrátil na Súdny dvor s prejudiciálnou otázkou na účely rozhodnutia o tejto otázke. Táto osoba tiež vytýkala Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd Versailles), že neodpovedal na jej argumentáciu, podľa ktorej sa nemohla dopustiť vytýkaných skutkov, keďže právna úprava týkajúca sa času jazdy a dôb odpočinku sa neuplatňuje na linkovú dopravu do vzdialenosti 50 km. Domnieva sa, že tachograf môže byť počas týchto jázd prepnutý do polohy „out of scope" (mimo pôsobnosť) a že vodiči nemajú povinnosť vložiť doň svoju kartu vodiča.

20. Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko) za týchto okolností rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Uplatňujú sa ustanovenia odseku 2 článku 19 [nariadenia č. 561/2006], podľa ktorých ‚členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zistené na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny', výlučne na porušenia ustanovení tohto nariadenia, alebo tiež ustanovení [nariadenia č. 3821/85], ktoré bolo nahradené [nariadením č. 165/2014]?

2. Má sa článok 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že je dovolené, aby sa vodič odchýlil od ustanovení odsekov 2 a 7 článku 15 nariadenia č. 3821/85, [ktoré bolo nahradené nariadením č. 165/2014], podľa ktorých musí vodič, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť záznamové listy a všetky záznamy za bežný deň a predchádzajúcich dvadsaťosem dní, a to v prípade, že sa v priebehu obdobia dvadsaťosem dní používa vozidlo pri cestách, z ktorých niektoré spadajú pod ustanovenia týkajúce sa vyššie uvedenej výnimky, a ostatné neumožňujú žiadnu výnimku z používania záznamového zariadenia?“

21. Písomné pripomienky predložili francúzska vláda a Európska komisia. Táto vláda, ako aj Komisia tiež písomne odpovedali na otázky položené Súdnym dvorom.

IV. Analýza

22. Tieto návrhy sú štruktúrované nasledujúcim spôsobom. Začnem odpoveďou na druhú prejudiciálnu otázku, ktorú položil vnútroštátny súd, keďže pred pristúpením k otázke sankcií je logickejšie určiť povahu a rozsah povinností vodičov vozidiel vyplývajúcich z článku 15 nariadenia č. 3821/85, pokiaľ sa na tieto vozidlá v zásade vzťahuje nariadenie č. 561/2006, ale sú niekedy používané na linkovú dopravu do vzdialenosti 50 km (časť A). Následne preskúmam prvú prejudiciálnu otázku týkajúcu sa konkrétne orgánov, ktoré sú miestne príslušné na sankcionovanie porušení týchto povinností (časť B).

A. O druhej otázke: aké povinnosti vyplývali z nariadenia č. 3821/85 pre vodičov vozidiel, ktoré boli predmetom zmiešaného používania?

23. Vnútroštátny súd sa svojou druhou otázkou v podstate pýta, či povinnosti vyplývajúce z článku 15 nariadenia č. 3821/85[5] musia byť dodržiavané vždy každým vodičom v prípade, keď je to isté vozidlo predmetom „zmiešaného“ používania, teda keď je používané súčasne na trasy linky do vzdialenosti 50 km a na dlhšie trasy. Predovšetkým, aký je prípadný vplyv výnimky stanovenej v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 na rozsah týchto povinností v rámci používania takéhoto vozidla na trasy linky do vzdialenosti 50 km?

24. Podľa francúzskej vlády musí vodič vozidla, ktoré je vybavené záznamovým zariadením, doložiť svoju činnosť po celú dobu vedenia vozidla, a to aj pre tie úseky svojej činnosti, na ktoré sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, pokiaľ sa jedna časť jeho činnosti riadi týmto nariadením.

[5] V súčasnosti nahradeného článkami 34 až 36 nariadenia č. 165/2014.

25. Komisia sa domnieva, že ak je vozidlo predmetom zmiešaného používania, vodič tohto vozidla musí vložiť svoju kartu vodiča hneď, ako používa vozidlo v rámci dopravy patriacej do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006. Ak vodič nemá povinnosť vložiť svoju kartu vodiča v prípade vedenia vozidla „mimo pôsobnosti“, je dôležité, aby bol čas tejto jazdy napriek tomu zaznamenaný na karte vodiča ako „iná práca“, či už automaticky vložením karty počas jazdy „mimo pôsobnosti“, alebo pomocou manuálnej funkcie, ktorou disponuje tachograf, pri pokračovaní v činnosti spadajúcej do pôsobnosti nariadenia.

26. Úplne súhlasím s analýzou Komisie.

27. Domnievam sa, že pokiaľ vozidlo nie je *výlučne používané* na dopravu cestujúcich v pravidelnej osobnej doprave, v ktorej trasa linky nepresahuje 50 km v zmysle článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, ale je predmetom *zmiešaného používania*, toto vozidlo patrí v celom rozsahu do pôsobnosti tohto nariadenia. Každý vodič tohto vozidla musí preto splniť povinnosti, ktoré vyplývajú najmä z článku 15 nariadenia č. 3821/85, a to aj v rámci príležitostného použitia vozidla na linkovú dopravu do vzdialenosti 50 km.

28. Na úvod treba uviesť, že hoci podľa článku 15 nariadenia č. 3821/85 musia vodiči zaznamenať dobu jazdy, iné práce, použiteľnosť, prestávky v práci a doby denného odpočinku na účely overenia, počas prípadnej kontroly, že každý vodič dodržiava pravidlá týkajúce sa doby jazdy, prestávok a doby odpočinku stanovené v kapitole II nariadenia č. 561/2006, rozsah týchto povinností sa nemení podľa totožnosti vodiča alebo vykonávaného typu dopravy, ale podľa použitého *vozidla*. Uplatniteľnosť nariadenia č. 561/2006 – ktorá zase podmieňuje uplatniteľnosť nariadenia č. 3821/85 a povinností, ktoré z neho vyplývajú[6] – je definovaná pozitívne[7] a negatívne[8] v závislosti od charakteristík vozidiel a/alebo ich konkrétneho použitia. Vyplýva z toho teda, že každý vodič vozidla, na ktoré sa vzťahuje nariadenie č. 561/2006, podliehal povinnostiam zaznamenať rôzne údaje súvisiace s jazdou, ktoré vyplývali z článku 15 nariadenia č. 3821/85.

29. Vzťahuje sa však na vozidlo, ktoré je predmetom zmiešaného používania, v celom rozsahu nariadenie č. 561/2006, alebo sa naň môže uplatniť výnimka podľa článku 3 písm. a) tohto nariadenia, ktorá stanovuje, že toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú „vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 km“?

30. Domnievam sa, že táto výnimka nemôže byť vykladaná v tom zmysle, že zahŕňa príležitostné používanie niektorých vozidiel na trasách linky nepresahujúcich 50 km. Týka sa iba vozidiel používaných výlučne v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 km.

6 Z článku 3 nariadenia č. 3821/85 vyplýva, že jeho pôsobnosť sa zhoduje s pôsobnosťou nariadenia č. 561/2006.

7 Článok 2 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 spresňuje, že toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla je vyššia ako 3,5 tony, a na cestnú dopravu osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými na prepravu viac ako deviatich osôb, ktoré sú určené na tieto účely.

8 Článok 3 nariadenia č. 561/2006 stanovuje určitý počet výnimiek definovaných podľa typu vozidiel. Spomedzi vozidiel, na ktoré sa nariadenie č. 561/2006 nevzťahuje, okrem výnimky uvedenej vo veci samej článok 3 uvádza napríklad vozidlá s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 kilometrov za hodinu, vozidlá ozbrojených síl, vozidlá civilnej ochrany, vozidlá používané na lekárske účely alebo „úžitkov[é] vozidl[á], ktoré majú status historických vozidiel … a ktoré sa používajú na nekomerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu“. Pozri tiež článok 13 ods. 1 nariadenia č. 561/2006.

31. Predovšetkým, podľa ustálenej judikatúry výnimku nemožno vykladať spôsobom, ktorý by rozširoval jej účinky nad rámec toho, čo je nevyhnutné na zabezpečenie ochrany záujmov, ktoré zaručuje. Okrem toho sa rozsah výnimiek musí určiť s prihliadnutím na cieľ predmetného ustanovenia.[9] Vyplýva z toho, že výnimka stanovená článkom 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 musí byť vykladaná reštriktívne.

32. Ďalej článok 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sa týka iba vozidiel „používaných" v „pravidelnej" osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 km. Toto znenie naznačuje, že daná výnimka sa uplatňuje iba na vozidlá, ktoré sú určené *výlučne* na prepravu cestujúcich na krátkych trasách do 50 km v rámci „dopravy, ktorá zabezpečuje prepravu cestujúcich v presne stanovených intervaloch po presne stanovených trasách"[10]. Konkrétne môže ísť o vozidlá používané na mestskú dopravu, školské autobusy, ktoré prepravujú žiakov z bydliska do školy alebo zo školy do miesta bydliska, alebo autobusy prepravujúce pracovníkov z bydliska na pracovisko a z pracoviska do miesta bydliska.[11] Z pôsobnosti článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sú teda vylúčené vozidlá, ktoré slúžia príležitostne[12], z iniciatívy dopravcu, na prepravu cestujúcich na krátke trasy, najmä z dôvodu, že tieto vozidlá nezabezpečujú „pravidelnú dopravu"[13].

33. Odlišný (hypoteticky širší) výklad článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 by bol nielen v rozpore s cieľmi tohto nariadenia zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách, ale aj s požiadavkou právnej istoty vodičov a osôb zodpovedných za riadenie dopravných podnikov.

34. Mohol by totiž nastať scenár, v ktorom by ten istý vodič použil vozidlo na trasu presahujúcu 50 km a hneď potom (alebo predtým), na jednu (alebo viacero) trás nepresahujúcich 50 km. Ciele zlepšenia pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách nevyhnutne vyžadujú, aby tento vodič zaznamenal všetky svoje údaje týkajúce sa jazdy, aby inšpekční úradníci mohli overiť, že neporušil ustanovenia kapitoly II nariadenia č. 561/2006 nezávisle na druhu jazdy, ktorú uskutočnil s týmto vozidlom.[14] Vedenie vozidla, hoci len na krátkej trase, totiž predstavuje dobu skutočnej činnosti vodiča, ktorá môže mať vplyv na jazdu a počas ktorej vodič nedisponuje voľne svojím časom.[15]

35. V prípade kontroly sa môžu objaviť aj nezrovnalosti, čo bol zdá sa prípad veci samej, medzi údajmi z posledných dvadsaťosem dní týkajúcimi sa *vozidla* a údajmi týkajúcimi sa *vodiča*, najmä pokiaľ bolo využité preradenie do polohy „out of scope". V rozsahu, v akom by tieto nezrovnalosti mohli niekedy zastrieť porušenie jednotlivých časov jazdy stanovených v kapitole II nariadenia č. 561/2006 pod zámienkou zmiešaného používania vozidla, ktoré by oprávnilo preradenie

9 Pozri napríklad rozsudok z 3. októbra 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, bod 20 a citovanú judikatúru).

10 Ako vyplýva z definície „pravidelnej osobnej dopravy" v článku 4 písm. n) nariadenia č. 561/2006, odkazujúceho na článok 2 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi (Ú. v. ES L 74, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 306), ktoré je v súčasnosti zrušené.

11 Pozri napríklad rozsudok z 2. marca 2017, Casa Noastră (C-245/15, EU:C:2017:156), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že na prepravu pracovníkov z domu do práce a späť, ktorú organizuje ich zamestnávateľ a ktorej trasa linky nepresahuje 50 kilometrov, sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006.

12 Pozri definíciu príležitostnej dopravy v článku 2 ods. 3 nariadenia č. 684/92.

13 Pozri na tento účel rozsudok z 30. apríla 1998, Clarke & Sons a Ferne (C-47/97, EU:C:1998:185), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že služba prepravy cestujúcich poskytovaná opakovane v rámci skupinovej rezervácie vykonanej organizátorom zájazdov len na jednosmernú cestu medzi letiskom a hotelom s prípadnou zastávkou v mieste turistickej atrakcie, keď presná trasa nie je vopred určená, nepredstavuje pravidelnú dopravu v zmysle výnimky stanovenej nariadením, ktoré predchádzalo nariadeniu č. 561/2006.

14 Pozri tiež na tento účel analogicky článok 6 ods. 5 nariadenia č. 561/2006, ktorý ukladá každému vodičovi povinnosť zaznamenať ako „inú prácu" všetok čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú prepravu, ktorá nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia. Pozri tiež rozsudok z 18. januára 2001, Skills Motor Coaches a i. (C-297/99, EU:C:2001:37), ktorým Súdny dvor uložil vodičovi vozidla A spadajúcemu do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 povinnosť zaznamenať celú svoju činnosť vedenia vozidla, a to aj v prípade, keď je táto činnosť vykonávaná v rámci jeho práce na vozidle B, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie.

15 Pozri tiež analogicky rozsudok z 18. januára 2001, Skills Motor Coaches a i. (C-297/99, EU:C:2001:37, bod 37).

tachografu do polohy „out of scope“ a viedlo by k vyhnutiu sa povinnosti zaznamenať relevantné údaje, je v záujme vodiča (a v prejednávanej veci osoby zodpovednej za riadenie podniku) zaznamenať tieto údaje, aby bol schopný odôvodniť nezrovnalosti predložením podporných dokumentov týkajúcich sa použitia vozidla. Navrhovaný výklad článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 môže teda posilniť právnu istotu vodiča a osoby zodpovednej za riadenie podniku.

36. Vyplýva z toho, že pokiaľ je vozidlo, na ktoré sa vzťahuje nariadenie č. 561/2006, predmetom zmiešaného používania, každý vodič, ktorý vedie toto vozidlo, podlieha povinnostiam stanoveným v článku 15 nariadenia č. 3821/85.

B. O prvej otázke: kto môže ukladať sankcie?

37. Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou v podstate pýta, ktoré orgány sú príslušné stíhať porušenia nariadenia č. 3821/85: sú to len orgány členského štátu, v ktorom k porušeniu došlo, alebo to môžu byť aj orgány štátu, na území ktorého porušenie nebolo spáchané, ale iba zistené?

38. Podľa mňa nie je potrebné odpovedať na túto otázku, keďže s výhradou overenia vnútroštátnym súdom sa zdá, že k predmetnému porušeniu došlo *a zároveň* bolo zistené na francúzskom území, na základe čoho sú orgány tohto štátu oprávnené sankcionovať páchateľa tohto porušenia, pokiaľ vnútroštátne právo stanovuje vhodný právny základ (časť 1). Pre úplnosť však dodávam, že členský štát nemôže sankcionovať na základe článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 porušenie nariadenia č. 3821/85, pokiaľ neexistuje väzba medzi spáchaným porušením a týmto členským štátom (časť 2).

1. Aké porušenie a na akom území?

39. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že osoba stíhaná vo veci samej bola odsúdená na zaplatenie pokuty vo výške 10 125 eur z dôvodu, že sa *v Nemecku* deväťkrát dopustila trestného činu nevloženia karty vodiča do tachografu vozidla, ktorý je trestaný podľa článku L. 3315-5 prvého odseku Dopravného zákonníka. Návrh na začatie prejudiciálneho konania však tiež výslovne uvádza *Versailles* ako miesto, kde bol spáchaný tento trestný čin. Vnútroštátny súd okrem toho uvádza, že porušenie upravené vo francúzskom práve článkom L. 3315-5 Dopravného zákonníka zodpovedá porušeniu definovanému v článku 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85, ktoré nepozostáva z nevloženia karty vodiča do tachografu, ale v neschopnosti predložiť informácie týkajúce sa predchádzajúcich dvadsiatich ôsmich dní.

40. Tieto rozpory vo mne vyvolávajú pochybnosti o presnej povahe porušenia zisteného vnútroštátnymi orgánmi. Bola táto osoba stíhaná z dôvodu trestného činu nevloženia karty vodiča do tachografu, ako je stanovený vo francúzskom práve, ktorý bol zistený vo Francúzsku, ale spáchaný opakovane v Nemecku? Alebo bola stíhaná z dôvodu jej neschopnosti predložiť vo Francúzsku požadované informácie týkajúce sa dvadsiatich ôsmich dní predchádzajúcich kontrole, pri porušení článku 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85?

41. Vnútroštátnym súdom prislúcha odpovedať na tieto otázky. Zdá sa však, že spor vo veci samej sa *formálne* radí do prvého scenára, aj keď v skutočnosti *hmotnoprávne* vychádza z druhého scenára.

42. Treba predovšetkým uviesť, že právo Únie neukladá za každých okolností vodičom vozidiel patriacich do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 povinnosť vlastniť kartu vodiča. Nielenže všetky vozidlá nie sú vybavené záznamovým zariadením, ktoré funguje s kartou vodiča [16], ale článok 15 ods. 7 písm. a) bod ii) nariadenia č. 3821/85 výslovne spresňuje, že vodič musí predložiť inšpekčnému úradníkovi kartu vodiča iba (a logicky), „pokiaľ ju má“ [17]. Naproti tomu, ako bolo pripomenuté vyššie [18], vodič má povinnosť zaznamenať (a v prípade kontroly predložiť) relevantné informácie, aby zabezpečil správne uplatňovanie pravidiel stanovených v kapitole II nariadenia č. 561/2006. Na tento účel článok 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85 uvádza viacero typov podporných dokumentov, od záznamových listov až po kartu vodiča, a oveľa jednoduchšie „každý ručný záznam a výtlačok“ vytvorený počas bežného dňa a v predchádzajúcich dvadsiatich ôsmich dňoch.

43. Vyplýva z toho, že nevloženie karty vodiča do tachografu nepredstavuje samo osebe a samostatne porušenie nariadenia č. 3821/85. [19] Vyplýva z toho tiež, že porušenie povinností stanovených v článku 15 ods. 7 uvedeného nariadenia pozostáva v *neschopnosti predložiť podporné dokumenty* umožňujúce preukázať správne používanie vozidla počas dvadsiatich ôsmich dní predchádzajúcich kontrole. [20]

44. Ako správne uviedla Komisia, takéto porušenie je však nevyhnutne spáchané na území členského štátu, ktorý ho zistil. Pokiaľ tento členský štát disponuje náležitým právnym základom na tento účel, orgány tohto štátu sú teda v súlade so zásadou teritoriality trestného práva oprávnené uložiť jeho páchateľovi sankciu, a to aj v prípade, keď nie je jeho rezidentom. [21]

2. O pôsobnosti článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006

45. Hoci podľa môjho názoru netreba formálne odpovedať na prvú otázku vnútroštátneho súdu, keďže to nie je nevyhnutné na rozhodnutie sporu, stručne však na ňu odpoviem vzhľadom na domnienku relevantnosti, ktorá sa spája s prejudiciálnymi otázkami a s úlohou zverenou generálnym advokátom.

46. Podľa článku 19 ods. 2 prvého pododseku nariadenia č. 561/2006 „členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zistené na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny“. Znenie článku 19 ods. 2 teda jasne odkazuje na porušenie *tohto nariadenia*.

47. Francúzska vláda a Komisia sa na rozdiel od znenia článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 opierajú hlavne o kontextuálny a teleologický výklad, pričom z nich vyvodzujú, že článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 oprávňuje členské štáty sankcionovať tak porušenia tohto nariadenia, ako aj nariadenia č. 3821/85, pokiaľ boli tieto porušenia iba zistené na ich území a pritom spáchané v inom členskom štáte alebo v treťom štáte. Podľa týchto dotknutých

[16] Karta vodiča nie je uvedená v prílohe I nariadenia č. 3821/85 týkajúcej sa analogických tachografov. V tomto prípade vydáva zamestnávateľ iba záznamové listy vodičom vozidiel vybavených záznamovým zariadením v súlade s touto prílohou.

[17] Pozri tiež článok 14 ods. 3 nariadenia č. 3821/85, podľa ktorého aj v prípade vozidiel vybavených záznamovým zariadením v súlade s prílohou I B (digitálny tachograf) *môže* členský štát požadovať, aby vodič, na ktorého sa vzťahujú ustanovenia nariadenia č. 561/2006, vlastnil kartu vodiča.

[18] Bod 28 vyššie.

[19] Ako to potvrdzuje príloha III smernice 2006/22, ktorá neuvádza takéto porušenie.

[20] Porušenie I 3, ktoré je trestné podľa prílohy III smernice 2006/22 (pozri bod 10 vyššie).

[21] Pozri na tento účel článok 19 ods. 3 prvú zarážku nariadenia č. 3821/85.

účastníkov konania tieto dve nariadenia tvoria neoddeliteľný celok. Účinnosť nariadenia č. 561/2006 sa opiera o uplatňovanie nariadenia č. 3821/85, keďže jeho vykonanie vyžaduje využitie záznamového zariadenia. Navyše vzhľadom na totožnosť cieľov sledovaných týmito dvoma nariadeniami by bolo nielen logické, alebo s ohľadom na cezhraničný charakter činností cestnej dopravy aj nevyhnutné umožniť orgánom členských štátov, aby sankcionovali porušenia týchto dvoch nariadení zistené na území tohto štátu, aby sa predišlo nielen nárastu porušení, ale aj nehôd.

48. Komisia predovšetkým vzhľadom na prípravné práce zdôrazňuje, že neuvedenie výslovného odkazu na nariadenie č. 3821/85 v článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 nebolo úmyselné. Dôvod, že v pôvodnom návrhu nariadenia Komisie sa nenachádzala žiadna „doložka extrateritoriality“ je ten, že táto doložka v skutočnosti nie je potrebná v prípade neexistencie extrateritoriality. Tento článok 19 sa netýkal zavedenia vnútroštátneho režimu sankcií, ale režimu sankcií Únie uplatňujúceho sa na celom území Únie. Členské štáty už v tomto rámci mohli, pokiaľ im to umožňoval ich vnútroštátny systém, stanoviť sankcie za porušenia zistené ich príslušnými orgánmi na tomto území. Zavedenie nového odseku 2 v rámci legislatívnych prác, ktorý sa nenachádzal v návrhu Komisie, malo pôvodne za jediný cieľ zmeniť túto možnosť na povinnosť. Následne sa formulácia v článku 19 ods. 2 toho, čo sa malo dostať do nariadenia č. 561/2006, vyvinula smerom k absencii tejto povinnosti.

49. Nesúhlasím s týmto prístupom. Článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 nemôže byť podľa mňa vykladaný takým spôsobom, že do svojej pôsobnosti zahŕňa len na základe komplementárnosti medzi týmto nariadením a nariadením č. 3821/85 porušenia tohto druhého nariadenia, keď toto nariadenie nie je výslovne uvedené v danom ustanovení.

50. Po prvé, hoci majú odseky 1 a 4 článku 19 nariadenia č. 561/2006 prierezový rozmer v rozsahu, v akom odkazujú súčasne na nariadenie č. 561/2006 a na nariadenie č. 3821/85, tieto odseky majú výrazne všeobecný charakter a obmedzujú sa v zásade na uloženie povinnosti členským štátom zaviesť režim sankcií v prípade porušenia jedného alebo druhého z týchto nariadení. Ich cieľ sa teda líši od veľmi špecifického cieľa odseku 2 daného článku 19: umožniť extrateritoriálne sankcie.

51. Po druhé, hoci je komplementárnosť medzi nariadením č. 3821/85 a nariadením č. 561/2006 nepopierateľná,[22] príloha III smernice 2006/22 jasne rozlišuje medzi skupinou porušení nariadenia č. 561/2006 (porušenie pravidiel týkajúcich sa posádky, času jazdy, prestávok, času odpočinku a typov platieb) a skupinou porušení nariadenia č. 3821/85 (porušenie pravidiel týkajúcich sa najmä inštalácie záznamového zariadenia, používania záznamového zariadenia, karty vodiča a záznamového listu, údajov, ktoré majú byť zaznamenané, alebo predloženia dokumentov). Normotvorca Únie teda jasne rozlišuje medzi dvoma skupinami porušení,[23] na základe čoho je nemožné s istotou tvrdiť, že výslovne nezaradenie porušení nariadenia č. 3821/85 do článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 je iba výsledkom neúmyselného opomenutia. Na rozdiel od tvrdení

[22] Nariadenie č. 3821/85 priamo nadväzuje na nariadenie č. 561/2006. Hoci je jeho bezprostredným cieľom uložiť vodičom vozidiel povinnosť zaznamenať určité údaje týkajúce sa vedenia vozidla, jeho konečným cieľom je umožniť inšpekčným úradníkom prostredníctvom rôznych druhov podporných dokumentov zistiť, či boli dodržané pravidlá stanovené v kapitole II nariadenia č. 561/2006. Pozri napríklad rozsudok z 26. septembra 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, bod 28).

[23] Je zjavné, že v praxi nie je toto rozlíšenie vždy také jasné, keďže niektoré konania môžu predstavovať súčasne porušenie nariadenia č. 3821/85 a porušenie nariadenia č. 561/2006 [pozri napríklad rozsudky z 9. júna 2016, Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420), a z 26. septembra 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772)].

Komisie je teda možné tvrdiť, že samotná absencia akéhokoľvek odkazu na nariadenie č. 3821/85 v článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 naopak zdôrazňuje, že toto opomenutie zo strany normotvorcu Únie bolo úmyselné. [24]

52. Po tretie, pokiaľ normotvorca Únie prizná členským štátom právomoc sankcionovať porušenia, ku ktorým došlo na území iných členských štátov, robí tak zdá sa výslovným a obmedzeným spôsobom, ako o tom svedčia iné legislatívne akty. Takto napríklad článok 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1371 z 5. júla 2017 o boji proti podvodom, ktoré poškodzujú finančné záujmy Únie, prostredníctvom trestného práva [25], prijatej na základe článku 83 ods. 2 ZFEÚ [26], podriaďuje rozšírenie právomoci členského štátu uložiť sankcie za trestné činy, ktoré boli spáchané *mimo* jeho územia, súčasne povinnosti informovať o tom Komisiu, ale aj požiadavke väzby medzi predmetným porušením a týmto členským štátom. [27] Z tohto príkladu vyplýva, že pokiaľ chce normotvorca Únie umožniť členskému štátu sankcionovať porušenia, ku ktorým nedošlo na jeho území, robí to teda výslovne, presne a iba vo vzťahu k porušeniam, ktoré navyše preukazujú väzbu s týmto štátom. [28]

53. Napokon a v súvislosti s tým, čo bolo uvedené vyššie, podľa ustálenej judikatúry zásada zákonnosti trestných činov a trestov vyžaduje, aby zákon jasne vymedzoval porušenia a tresty za ne. Táto podmienka je splnená, pokiaľ osoba podliehajúca súdnej právomoci môže zo znenia relevantného ustanovenia a za pomoci výkladu, ktorý mu dávajú súdy, zistiť, aké konania alebo opomenutia zakladajú jej trestnú zodpovednosť. [29]

54. V konečnom dôsledku je rozhodujúce to znenie, ktoré bolo prijaté v zákone (európskom). Naopak, zámery a myšlienky vyjadrené počas legislatívneho procesu, ktoré však neboli uvedené v texte, a *a fortiori* opomenutia normotvorcu, nie sú podstatné. Ak normotvorca nemohol jednoznačne uviesť, čo chcel, je problematické umožniť mu to *a posteriori* prostredníctvom výkladu, pričom dotknuté osoby by mohli odôvodnene uvažovať inak. [30] Tento postup je o to zložitejší, keď musí skutočne viesť k penalizácii konaní na základe analógie alebo nadväznosti bez výslovného právneho základu. V oblasti trestného práva musia byť obvinenia definované *ex ante* presným a jasným spôsobom.

55. Na základe toho a v rozpore s tvrdením francúzskej vlády, vzhľadom na znenie článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 stíhanie porušení nariadenia č. 3821/85 na základe uvedeného ustanovenia, ktoré boli zistené na území členského štátu, ale ku ktorým nedošlo na tomto území, nemožno určite považovať za primerane predvídateľné osobou, ktorá znáša jeho následky.

[24] Treba okrem toho uviesť, že normotvorca Únie nezmenil znenie článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 v jeho poslednej verzii z 20. augusta 2020, v nadväznosti na zmenu zavedenú nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020 (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 1).

[25] Ú. v. EÚ L 198, 2017, s. 29.

[26] Podľa ktorého „ak sa ukáže, že aproximácia zákonov a iných právnych predpisov v oblasti trestného práva je nevyhnutná na zabezpečenie účinného uskutočňovania politiky Únie v oblasti, ktorá bola predmetom harmonizačných opatrení, môžu smernice ustanoviť minimálne pravidlá týkajúce sa vymedzenia trestných činov a sankcií v dotknutej oblasti“.

[27] Podľa článku 11 ods. 3 smernice 2017/1371 členský štát informuje Komisiu, ak sa rozhodne rozšíriť svoju právomoc vo vzťahu k trestným činom spáchaným mimo jeho územia, v prípade, ak nastala jedna z nasledujúcich situácií: a) páchateľ má obvyklý pobyt na jeho území; b) trestný čin bol spáchaný v prospech právnickej osoby usadenej na jeho území, alebo c) páchateľ je jedným z jeho úradníkov, ktorý koná vo svojej úradnej funkcii.

[28] Ako ďalší analogický prípad pozri článok 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/57/EÚ zo 16. apríla 2014 o trestných sankciách za zneužívanie trhu (smernica o zneužívaní trhu) (Ú. v. EÚ L 173, 2014, s. 179).

[29] Pozri napríklad rozsudky z 3. júna 2008, Intertanko a i. (C-308/06, EU:C:2008:312, bod 71); z 22. októbra 2015, AC-Treuhand/Komisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717, bod 40), a z 20. decembra 2017, Vaditrans (C-102/16, EU:C:2017:1012, bod 51).

[30] Pozri moje návrhy vo veci Presidenza del Consiglio dei Ministri (C-129/19, EU:C:2020:375, body 119 až 123). Pozri tiež moje návrhy vo veci Entoma (C-526/19, EU:C:2020:552).

56. Vyplýva z toho, že článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 vo svojom aktuálnom znení neoprávňuje orgány členského štátu uložiť sankciu osobe zodpovednej za riadenie podniku a/alebo vodičovi vozidla, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, za porušenie nariadenia č. 3821/85, ku ktorému nedošlo na jeho území a ktoré nemá žiadnu väzbu s týmto členským štátom.

57. Na záver uznávam, že toto riešenie nie je celkom uspokojivé. Vzhľadom na úzku komplementárnosť existujúcu medzi týmito dvoma nariadeniami by mohlo byť vhodné zahrnúť porušenia nariadenia č. 3821/85 do článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006.[31] Ako však už bolo zdôraznené, vhodnosť nezakladá zákonnosť, predovšetkým v trestnom práve. Ak by súčasná formulácia článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 mala byť považovaná za neúplnú,[32] prináleží normotvorcovi Únie zmeniť ju.

V. Návrh

58. Navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko), takto:

– Článok 3 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, sa má vykladať v tom zmysle, že sa uplatňuje iba na vozidlá používané výlučne v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 km. V rámci zmiešaného používania vozidla za okolností, aké nastali vo veci samej, podliehal každý vodič povinnostiam vyplývajúcim z článku 15 nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave.

– Článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 vo svojom súčasnom znení neoprávňuje orgány členského štátu uložiť sankciu osobe zodpovednej za riadenie podniku a/alebo vodičovi vozidla, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, za porušenie nariadenia č. 3821/85, ku ktorému nedošlo na jeho území a ktoré nemá žiadnu väzbu s týmto členským štátom.

[31] Súdny dvor vo svojom rozsudku z 26. septembra 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, bod 30), rozhodol, že „vzhľadom na cezhraničnú povahu cestnej dopravy bude s cieľmi sledovanými nariadením č. 561/2006 v súlade skôr taký výklad jeho článku 19 ods. 2 prvého pododseku, podľa ktorého členské štáty umožnia svojim príslušným orgánom uložiť sankciu za porušenie zistené na ich území, aj keď k tomuto porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny“. Toto tvrdenie sa môže uplatniť *mutadis mutandis* na porušenia nariadenia č. 3821/85.

[32] Čo podľa môjho názoru nie je nevyhnutne tento prípad z dôvodov uvedených v bodoch 39 až 44 vyššie.