

Anonymizovaná verze

Překlad

C-906/19 - 1

Věc C-906/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

11. prosince 2019

Předkládající soud:

Cour de cassation (Kasační soud, Francie)

Datum předkládacího rozhodnutí:

7. května 2019

Navrhovatel:

FO

Odpůrce:

Ministère public (Státní zastupitelství, Francie)

[OMISSIS]

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

JMÉNEM FRANCOUZSKÉHO LIDU

COUR DE CASSATION (KASAČNÍ SOUD), TRESTNÍ SENÁT, na svém veřejném zasedání [OMISSIS] dne sedmého května dva tisíce devatenáct, vydal následující rozsudek:

[OMISSIS]

Cour de cassation (Kasační soud) rozhoduje o kasačním opravném prostředku podaném:

- FO

proti rozsudku cour d'appel de VERSAILLES (odvolací soud ve VERSAILLES), 18. senátu, ze dne 2. května 2018, který mu za porušení právních předpisů v oblasti pracovních podmínek v silniční dopravě uložil pokutu ve výši 10 125 eur.

[OMISSIS].

Popis předmětu sporu

1. [OMISSIS] [OMISSIS] [Ujednání o citacích]
2. Dne 2. dubna 2013 ve Versailles provedli úředníci oddělení prevence a postihu silniční kriminality silniční kontrolu autokaru provozovaného podnikem Omnibusunternehmen FO se sídlem v Segenthalu v Německu.
3. Úředníci vyzvali v průběhu této kontroly řidiče, aby doložil svoji činnost za běžný den, jakož i za 28 předcházejících dnů podle článku 26 [nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 – dále jen „nařízení č. 561/2006“]. Zjistili tak, že od 5. do 9. března, poté od 14. do 16. března, tedy po dobu devíti dní, bylo vozidlo v provozu, aniž byla karta řidiče vyžadovaná článkem 1 vyhlášky č. 2006-303 ze dne 10. března 2006, platné v rozhodné době [článek R. 3313-19 code des transports (dopravní zákoník)], vložena do chronotachografu (zvaného tachograf od vstupu v platnost [nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy] (dále jen „nařízení č. 165/2014“).
4. Na základě těchto skutečností byl FO, ředitel výše uvedeného podniku, stíhán podle čl. L. 3315-5 odst. 1 dopravního zákoníku za to, že se ve výše uvedených dnech ve Versailles devětkrát dopustil přečinu nevložení karty řidiče do tachografu vozidla.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (trestní soud ve Versailles, Francie) prohlásil skutečnosti za prokázané a uložil obžalovanému pokutu ve výši 10 125 eur. Cour d'appel de Versailles (odvolací soud ve Versailles, Francie) na základě odvolání obžalovaného a incidenčně též na základě odvolání státního zastupitelství potvrdil toto rozhodnutí ve výroku o vině a o trestu.
6. Před odvolacím soudem se FO dovolával místní nepřislušnosti francouzských trestních soudů, jednak z důvodu, že ačkoli byly přečiny, které mu byly kladeny za vinu, zjištěny ve Francii, byly spáchány v Německu, jelikož tam se nacházelo vozidlo ve dnech, za které mu bylo vytýkáno, že nedohlédl na

vložení karty řidiče do záznamového zařízení, a jednak z důvodu, že francouzský zákon, s ohledem na zásadu teritoriality trestního zákona, ani unijní právo, konkrétně odstavec 2 [článku 19] nařízení č. 561/2006, vzhledem k tomu, že toto ustanovení neodkazuje na nařízení č. 3821/85 postihující toto jednání, nedovolovaly francouzským orgánům, které přečiny zjistily, jejich pachatele stíhat, jelikož tyto protiprávní činy byly spáchány na území jiného členského státu Unie.

7. Soudy tuto argumentaci odmítly, když rozhodly, že skutečnosti zjištěné při silniční kontrole spadají pod ustanovení článku L. 3315-5 dopravního zákoníku, který trestá odnětím svobody v trvání šesti měsíců a pokutou do výše 3 750 eur jednání spočívající v uskutečňování silniční přepravy bez odpovídající karty řidiče nebo s kartou, která patří jinému řidiči než tomu, který ji používá, anebo bez karty vložené do chronotachografu vozidla. Konstatovaly, že tento předpis byl přijat za účelem uplatnění nařízení č. 3821/85.

8. Cour d'appel (odvolací soud) dodal, že článek 19 nařízení č. 561/2006 obsahuje ve svém odstavci 2 výslovnou výjimku ze zásady teritoriality trestního stíhání, umožňující členskému státu postihovat protiprávní činy spáchané v rozporu s tímto nařízením, třebaže na území jiného členského státu, a s poukazem na to, že se tato výjimka vztahuje výslovně na „toto nařízení“, z toho vyvodil, že tento odkaz zahrnuje odstavec 1 téhož článku 19, který sám nařízení č. 3821/85 uvádí.

9. Soudy dospěly k závěru, že nařízení č. 561/2006, které má přednost před vnitrostátními ustanoveními, představuje výjimku ze zásady teritoriality trestního stíhání, přičemž tato výjimka dopadá nejen na ustanovení spadající pod toto nařízení, ale rovněž na předpisy, které toto nařízení uvádí, tedy i na nařízení č. 3821/85.

10. Soudy tedy rozhodly o zamítnutí námítky nepřislušnosti vznesené obžalovaným.

11. FO podal proti tomuto rozhodnutí kasační opravný prostředek. Poté, co v podstatě zopakoval argumentaci uplatněnou u předchozích soudů, požádal FO Cour de cassation (Kasační soud), aby Soudnímu dvoru Evropské unie položil předběžnou otázku za účelem rozhodnutí věci.

12. Navrhovatel rovněž navrhnul, aby Cour de cassation (Kasační soud) zrušil rozsudek cour d'appel de Versailles (odvolací soud ve Versailles) i z jiného důvodu. Vytýká mu, že se nevypořádal s jeho argumentací, podle které se nemohl dopustit inkriminovaného jednání, jelikož právní úprava doby řízení a doby odpočinku se nevztahuje na tratě nepřesahující 50 km, přičemž v těchto případech jsou řidiči osvobozeni od povinnosti vkládat kartu řidiče do chronotachografu. FO uvedl, že tachograf byl přepnut na režim „out of scope“ s tím, že po celou dobu provozu, na který se nevztahuje právní úprava doby řízení a odpočinku, nebyla karta řidiče vložena do zařízení.

13. Z této argumentace vyplývá, že provozovatel silniční dopravy může používat svá vozidla v obou režimech a že jejich řidiči mohou, jsou-li přiděleni na tratě spadající pod čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, tachograf vypnout a poté jej znovu zapnout na tratích, na něž se tato výjimka nevztahuje.

14. Tento předpoklad, který zahrnuje výklad práva Společenství, přitom nemůže být přijat bez hlubší diskuse.

Použitelná právní úprava

15. Právní úprava silniční dopravy je tvořena dvěma nařízeními, přijatými dne 20. prosince 1985, a jejich následnými zněními.

16. Zprvce se jedná o nařízení č. 3821/85. Toto nařízení bylo mnohokrát změněno, než bylo nahrazeno nařízením č. 165/2014 ze dne 4. února 2014, které se vzhledem k tomu, že vstoupilo v platnost po spáchání stíhaných činů, na skutkové okolnosti v projednávané věci nepoužije.

17. Zadruhé se jedná o nařízení č. 3820/85. Toto nařízení bylo nahrazeno nařízením č. 561/2006 ze dne 15. března 2006. Na skutkové okolnosti v projednávané věci se použije posledně uvedený předpis. Kromě toho, že obsahuje ustanovení, která mění nařízení č. 3821/85 a která jsou v projednávaném případě základem pro stíhání, obsahuje i ustanovení zmocňující členské státy, aby postihovaly jimi zjištěná porušení vlastních ustanovení, třebaže byla spáchána na území jiných členských států.

18. Jeví se, že tyto dva soubory předpisů tvoří celek, jelikož kvalifikace porušení právní úpravy vztahující se k době řízení, která má základ v nařízení č. 3820/85, později v nařízení č. 561/2006, je možná pouze tehdy, je-li dodržována samotná právní úprava týkající se záznamového zařízení (tachografu), založená na nařízení č. 3821/85.

19. Nařízení č. 3821/85 obsahovalo v době rozhodné z hlediska skutkového stavu článek 15, jehož odstavce 2 a 7 zněly po změnách zavedených článkem 26 nařízení č. 561/2006 následovně:

„2. Řidiči používají záznamové listy nebo karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen.

Jestliže v důsledku svého vzdálení se od vozidla nemůže řidič používat zařízení zabudované do vozidla, musí být časové úseky uvedené v odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d)

a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, nebo

b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadání údajů, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.

Je-li ve vozidle vybaveném záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB přítomen více než jeden řidič, každý z řidičů zajistí, aby byla jeho karta vložena do správného otvoru v tachografu.

Nachází-li se ve vozidle více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby informace uvedené v příloze I kapitole II odst. 1 až 3 byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.

7. a) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit

i) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 15 dnech,

ii) kartu řidiče, má-li ji, a

iii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný den a předchozích 28 dnů.

b) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I B, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit

i) kartu řidiče, jejímž je držitelem,

ii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006, a

iii) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během nichž řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodě ii) běžný den a předchozích 28 dnů.

c) Pověřený kontrolor může zkontrolovat dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných údajů, které byly zaznamenány záznamovým zařízením nebo kartou řidiče, nebo není-li to možné,

analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení, například čl. 16 odst. 2 a 3.“

20. Směrnice č. 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 obsahuje přílohu III změněnou směrnicí č. 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009, která ve svém nejnovějším znění doporučuje postihovat jakožto „velmi závažné“ porušení porušení čl. 15 odst. 7 nařízení č. 3821/85 spočívající v „neschopnosti předložit záznamy za předchozích 28 dní“ (porušení I 3).

21. Ve vnitrostátním právu je toto porušení vymezeno v článku L. 3315-5 dopravního zákoníku, který trestá odnětím svobody v trvání šesti měsíců a pokutou do výše 3 750 eur jednání spočívající v uskutečňování silniční přepravy bez odpovídající karty řidiče nebo s kartou, která patří jinému řidiči než tomu, který ji používá, anebo bez karty vložené do chronotachografu vozidla.

22. Trestní senát Cour de cassation (Kasační soud) navíc několikrát přímo použil ustanovení obsažená v nařízeních č. 3820/85 a č. 3821/85 a v předpisech, které je nahradily [OMISSIS]. [Odkazy na judikaturu]

23. Možnost, aby členský stát provádějící kontrolu postihoval toto porušení, vyjde-li najevo, že po celou dobu či po část doby 28 dní předcházejících kontrole se vozidlo nacházelo na území jiného členského státu Evropské unie, je navrhovatelem zpochybňována na základě výkladu článku 19 nařízení č. 561/2006.

24. Článek 19 nařízení č. 561/2006 zní takto:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EHS) č. 3821/85 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi ve lhůtě stanovené v čl. 29 druhém pododstavci. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

2. Členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Odchylně, bylo-li zjištěno porušení,

- ke kterému nedošlo na území dotyčného členského státu a
- kterého se dopustil dopravce, jenž je usazen v jiném členském státě nebo třetí zemi, či řidič, jehož pracoviště se nachází v jiném členském státě nebo třetí zemi

může členský stát do 1. ledna 2009 místo uložení sankcí oznámit okolnosti porušení příslušnému úřadu v členském státě nebo třetí zemi, ve které je dopravce usazen nebo řidič má pracoviště.

3. Zahájí-li členský stát řízení nebo uloží-li sankci za určité porušení, musí o tom řidiči vystavit řádné písemné potvrzení.

4. Členské státy zajistí, aby existoval systém přiměřených sankcí, který může zahrnovat finanční sankce, pro případ porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EHS) č. 3821/85 dopravci, zasílateli, speditéry, organizátory turistických zájezdů, hlavními dodavateli, subdodavateli a agenturami zprostředkovávajícími zaměstnání řidičům“.

25. Nařízení č. 561/2006 konečně obsahuje v čl. 3 písm. a) ustanovení tohoto znění:

„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;“

26. Článek 15 téhož nařízení ještě uvádí, že

„Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku“.

27. Článek 3 nařízení č. 3821/85 ve znění pozměněném článkem 26 předchozího nařízení, dodává, že

„1. Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006 (...)“.

Představení a podstata otázek

28. Zprvée, podle navrhovatele by měl být odstavec 2 článku 19 nařízení č. 561/2006 vykládán v tom smyslu, že ačkoli v případě porušení nařízení č. 561/2006 umožňuje určitému státu postihovat porušení zjištěné na jeho území a spáchané na území jiného členského státu, není tomu tak u porušení nařízení č. 3821/85.

29. Při neexistenci jiného ustanovení práva Společenství to podle něj znamená, že členské státy nemohou postihovat neplnění povinností uložených ustanoveními článku 15 nařízení č. 3821/85, prokáže-li se, že v průběhu období 28 dní předcházejících kontrole se řidič nacházel na území jiného členského státu Evropské unie.

30. V opačném smyslu lze nicméně argumentovat, že postihování porušení nařízení č. 3821/85 je nezbytné a podporuje postih porušování nařízení č. 561/2006, což by mohlo odůvodňovat jiný výklad jeho článku 19, jako je výklad, který uplatnil cour d'appel de Versailles (odvolací soud ve Versailles) (připomenuto výše v bodě 8).

31. Lze též odkázat na právní nauku Soudního dvora Evropské unie, podle které „je třeba při výkladu ustanovení unijního práva vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí“ (SDEU, rozsudek ze dne 3. října 2013, Lundberg, C-317/12), nebo ze které vyplývá, „že pro výklad ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí“ (SDEU, rozsudek ze dne 26. září 2018, Baumgartner, C-513/17, bod 23).

32. Soudní dvůr Evropské unie přitom připomněl, že „vzhledem k [...] cíli [zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců odvětví silniční dopravy a cíli celkového zlepšení bezpečnosti provozu] a za tím účelem, aby bylo zajištěno účinné prosazování ustanovení nařízení č. 561/2006, jak potvrzuje bod 14 jeho odůvodnění, je nezbytné, aby příslušné orgány mohly při silničních kontrolách prováděných po uplynutí přechodného období zjistit, zda ke dni kontroly a během předcházejících 28 dnů byly řádně dodrženy doby řízení a doby odpočinku“ a že „(...) k účinnému provádění nařízení č. 561/2006 v zájmu bezpečnosti silniční dopravy je nezbytné nejen kontrolovat dodržování ustanovení tohoto nařízení, ale také musí mít členské státy v případě, že zjistí porušení tohoto nařízení, možnost ukládat účinné, přiměřené a odrazující sankce, jak stanoví čl. 19 odst. 1 téhož nařízení“ (SDEU, výše uvedený rozsudek ze dne 26. září 2018, Baumgartner, C-513/17, body 28 a 29).

33. V témže smyslu lze připomenout, že obě nařízení původně zavedla jednotný režim sankcí, který již umožňoval postih porušení, jichž se dopustili nerezidenti (SDEU, rozsudek ze dne 23. ledna 1997, Pastoors a Trans-Cap v. Belgische Staat, C-29/95).

34. Při výkladu odstavce 7 článku 15 nařízení č. 561/2006, který stanoví, že „řidič (...) musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit záznamové listy (...) a veškeré záznamy z běžného dne a z předchozích 28 dnů“, by bylo možno zvolit ještě jiný přístup, a to přístup, podle kterého by představovala porušení nařízení Společenství pouze neschopnost předložit požadované doklady v den kontroly. Takové pojetí se jeví být slučitelné s pojetím porušení I 3 obsaženého v příloze III výše uvedené směrnice č. 2006/22/ES, které spočívá v „neschopnosti předložit záznamy za předchozích 28 dní“.

36. Vzhledem k tomu, že takové pochybení, jež může být zjištěno pouze v den kontroly na území členského státu, který z povahy věci zahajuje postih, má nutně okamžitou povahu, není třeba zkoumat, zda k porušení došlo částečně na území jiného členského státu.

37. Ačkoli se Soudní dvůr Evropské unie již zabýval dosahem článku 19 nařízení č. 561/2006 (SDEU, výše uvedený rozsudek ze dne 26. září 2018, Baumgartner, C-513/17), nejeví se, že již vyložil dotčená ustanovení takovým způsobem, který by umožnil odpovědět na důvod kasačního opravného prostředku vznesený navrhovatelem.

38. Nejeví se tedy, že by bylo možné mít za to, že řádné uplatnění unijního práva je natolik zřejmé, že není ponechán prostor pro žádnou rozumnou pochybnost (SDEU, rozsudek ze dne 4. října 2018, Evropská komise proti Francouzské republice, C-416/17, bod 110). Položená otázka tak musí být předmětem předběžné otázky.

39. Zadruhé je podle navrhovatele řidiči umožněno, aby uvedl tachograf do režimu „out of scope“ na určitou část z období 28 dnů předcházejících dni kontroly, a to při přepravě, která spadá pod výjimku stanovenou v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006.

40. Soudní dvůr Evropské unie připomněl, když rozhodoval o otázce týkající se dosahu jiné výjimky stanovené tímž článkem, konkrétně o pojmu „neobchodní přeprava zboží“ ve smyslu čl. 3 písm. h) výše uvedeného nařízení (SDEU, výše uvedený rozsudek ze dne 3. října 2013, Lundberg, C-317/12), že s ohledem na cíle sledované spornými právními předpisy není namístě „zpochybnit užitečný účinek výjimky (...)“ (bod 34), že je nutno uvést, že taková přeprava „neovlivňuje hospodářskou soutěž v odvětví silniční dopravy“ (bod 35) a konečně, že navrhovaný výklad sporného ustanovení unijního práva by „neměl mít významné negativní důsledky pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ (bod 37).

41. Není jisté, zda takové důvody jsou relevantní i v případě řízení vozidel, v průběhu jednotného období 28 dnů, na tratích, z nichž některé spadají do obecného režimu a jiné pod výjimku stanovenou v čl. 3 písm. a).

42. Nejeví se, že možnost takového kombinovaného užití ustanovení nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85, zavádějících obecný právní režim, a výše uvedené výjimky byla zamýšlena článkem 3 nařízení č. 3821/85, který stanoví pouze to, že v případě dotčeného čl. 3 písm. a) není záznamové zařízení „zabudováno a užíváno“.

43. Nejeví se, že by výklad zastávaný navrhovatelem byl natolik zřejmý, že by neponechával prostor pro žádnou rozumnou pochybnost. Bude tedy položena druhá předběžná otázka.

Z TĚCHTO DŮVODŮ Soud:

POKLÁDÁ Soudnímu dvoru Evropské unie následující otázky:

Vztahují se ustanovení odstavce 2 článku 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, podle kterých „[č]lenský stát oprávnění příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země“, pouze na porušení ustanovení tohoto nařízení nebo rovněž na porušení ustanovení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, které bylo nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě?

Má být čl. 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 vykládán v tom smyslu, že má řidič možnost odchytil se od ustanovení odstavců 2 a 7 článku 15 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, které bylo nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, podle kterých musí být řidič schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit záznamové listy a veškeré záznamy z běžného dne a z předchozích 28 dnů, v případě, že v průběhu 28 dnů užívá vozidlo pro přepravu na tratích, z nichž některé spadají pod ustanovení zakotvující výše uvedenou výjimku, a jiné neumožňují žádnou výjimku z povinnosti užívat záznamové zařízení?

PŘERUŠUJE řízení do rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie;

[OMISSIS]

[OMISSIS] Formality