

Anonimizēta versija

Tulkojums

C-906/19 – 1

Lieta C-906/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 11. decembris

Iesniedzējtiesa:

Cour de cassation (Francija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 7. maijs

Prasītājs:

FO

Atbildētāja:

Prokuratūra

[..]

FRANCIJAS REPUBLIKA

FRANCIJAS TAUTAS VĀRDĀ

COUR DE CASSATION [Kasācijas tiesas], *CHAMBRE CRIMINELLE* [Krimināllietu palāta] atklātā tiesas sēdē [..] divi tūkstoši deviņpadsmitā gada septītajā maijā pasludināja šo spriedumu:

[..]

Cour de cassation [Kasācijas tiesa] lemj par apelācijas sūdzību, ko iesniedzis:

- *FO*,

par *Cour d'appel de VERSAILLES* [Versaļas Apelācijas tiesas] 18. palātas 2018. gada 2. maija spriedumu, ar kuru tam par nodarbinātības noteikumu autoceļu transporta jomā regulējuma pārkāpumiem tika piespriests 10 125 euro naudas sods.

[..].

Strīda izklāsts

1. [...] [oriģ. 2. lpp.] [...] [Citēšanas noteikumi]
2. 2013. gada 2. aprīlī Versaļā Ceļu satiksmes pārkāpumu prevencijas un sodīšanas nodaļas inspektori veica uzņēmuma *Omnibusunternehmen FO*, kura juridiskā adrese ir Zengentālē [*Segenthal*], Vācijā, autobusa pārbaudi uz ceļa.
3. Šīs pārbaudes laikā inspektori lūdza vadītāju uzrādīt savas aktivitātes konkrētajā dienā un iepriekšējās 28 dienās atbilstoši [Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 – turpmāk tekstā – “Regula Nr. 561/2006”] 26. pantam. Viņi konstatēja, ka laikā no 5. līdz 9. martam un pēc tam no 14. līdz 16. martam, proti, deviņas dienas, transportlīdzeklis bija braucis bez hronotahogrāfā (ko dēvē par tahogrāfu, kopš stājusies spēkā [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EU) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu] (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 165/2014”) ievietotas vadītāja kartes, kura prasīta 2006. gada 10. marta Dekrēta Nr. 2006-303, kas bija spēkā lietas apstākļu rašanās brīdī, 1. pantā (Transporta kodeksa R. 3313-19. pants).
4. Pēc šiem notikumiem tika uzsākta *FO*, iepriekš minētā uzņēmuma vadītāja, kriminālvajāšana, pamatojoties uz Transporta kodeksa L. 3315-5. panta 1. punktu, par deviņiem pārkāpumiem, ko viņš iepriekš minētajās dienās pieļāvis Versaļā, neievietojot vadītāja karti transportlīdzekļa tahogrāfā.
5. *Tribunal correctionnel de Versailles* [Versaļas Krimināltiesa] atzina šos faktus par pierādītiem un piesprieda apsūdzētajam samaksāt naudas sodu 10 125 euro. *Cour d'appel de Versailles* [Versaļas Apelācijas tiesa], kurā apsūdzētais – un, pakārtoti, Prokuratūra – iesniedza apelācijas sūdzību, apstiprināja šo nolēmumu par vainu un par sodu.
6. Apelācijas tiesā *FO* izvirzīja iebildi par Francijas krimināltiesu teritoriālās jurisdikcijas neesamību, pamatojoties, pirmkārt, uz to, ka viņam inkriminētie nodarījumi, lai arī tikuši konstatēti Francijā, bija izdarīti Vācijā, jo tur atradās

transportlīdzeklis tajās dienās, par kurām viņam tika pārņemts, ka reģistrācijas kontrolierīcē nav bijusi ievietota vadītāja karte, otrkārt, uz to, ka nedz Francijas likums – krimināllikuma teritorialitātes principa dēļ – nedz Savienības tiesības –, precīzāk, Regulas Nr. 561/2006 2. pants – jo šajā tiesību normā nav atsauces uz Regulu Nr. 3821/85, kas ir inkriminēšanas pamats – neļauj Francijas iestādēm, kas konstatējušas pārkāpumus, vajāt tos pieļāvušo personu, jo šie pārkāpumi ir tikuši pieļauti citas Savienības dalībvalsts teritorijā. [oriģ. 3. lpp.]

7. Lai noraidītu šo argumentāciju, tiesa apgalvoja, ka pārbaudē uz ceļa konstatētiem faktiem piemērojams Transporta kodeksa L. 3315-5. pants, kurā ir paredzēts, ka ar sešu mēnešu cietumsodu un 3750 euro naudas sodu tiek sodīta autoceļu transporta vadīšana ar neatbilstošu vadītāja karti vai karti, kas nepieder vadītājam, kurš to izmanto, vai bez transportlīdzekļa hronotahogrāfā ievietotas kartes. Tā secināja, ka šis teksts ir pieņemts Regulas Nr. 3821/85 piemērošanas nolūkā.

8. Apelācijas tiesa piebilda, ka Regulas Nr. 561/2006 19. panta 2. punktā ir ietverta skaidra atkāpe no kriminālvajāšanas teritorialitātes principa, kas ļauj dalībvalstij uzlikt sodu par šīs regulas pārkāpumiem arī tad, ja tie tikuši pieļauti citas dalībvalsts teritorijā, un, norādot, ka šī atkāpe attiecas tieši uz “šo regulu”, un no tā secināja, ka šī atsauce ietver šī paša 19. panta 1. punktu, kurš savukārt attiecas uz Regulu Nr. 3821/85.

9. No tā tiesa secināja, ka Regulā Nr. 561/2006, kas ir primāra pār valstu tiesību normām, ir atkāpe no kriminālvajāšanas teritorialitātes principa un šī atkāpe attiecas ne tikai uz šīs regulas normām, bet arī uz tām, kuras tajā ir norādītas, proti, Regulas Nr. 3821/85 normām.

10. Tādēļ tā noraidīja apsūdzētā izvirzīto iebildi par jurisdikcijas neesamību.

11. *FO* par šo nolēmumu iesniedza kasācijas sūdzību. Būtībā atkārtotais argumentāciju, ko tas bija izklāstījis pirmajā instancē, viņš lūdza Kasācijas tiesu vērsties Eiropas Savienības Tiesā ar prejudiciālu jautājumu, lai tā izlemtu šo jautājumu.

12. Prasītājs lūdza Kasācijas tiesai atcelt Versaļas Apelācijas tiesas spriedumu arī citā jautājumā. Viņš pārmet, ka tā nav atbildējusi uz viņa argumentiem, saskaņā ar kuriem viņš nav varējis izdarīt inkriminētos nodarījumus, jo regulējums par vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem nav piemērojams pārvadājumiem, kas īsāki par 50 km, un šajos gadījumos vadītāji ir atbrīvoti no pienākuma ievietot vadītāja karti hronotahogrāfā. *FO* norādīja, ka tahogrāfs bijis ieslēgts “out of scope” [ārpus diapazona] pozīcijā, precizējot, ka pārvadājumos, kas neietilpst regulējuma par vadīšanas un atpūtas laikposmiem piemērošanas jomā, vadītāja karte nav jāievieto.

13. No šīs argumentācijas viņš secina, ka autoceļu transporta uzņēmumam ir atļauts izmantot savus transportlīdzekļus dažādā veidā, kuru vadītāji, ja viņi ir norīkoti uz transportlīdzekļiem, kuri ietilpst Regulas Nr. 561/2006 3. panta a) punkta piemērošanas jomā, var izslēgt tahogrāfu un vēlāk to atkal ieslēgt, kad veic pārvadājumus, kuri neietilpst šajā izņēmumā. **[oriģ. 4. lpp.]**

14. Taču šo pieņēmumu, kas ietver Kopienu tiesību interpretāciju, nevar pieņemt bez plašākas diskusijas.

Piemērojamais tiesiskais regulējums

15. Regulējums autoceļu transporta jomā balstās uz divām regulām, kas pieņemtas 1985. gada 20. decembrī, un to secīgajām versijām.

16. Pirmkārt, runa ir par Regulu Nr. 3821/85. Šī regula tikusi grozīta vairākkārt, līdz aizstāta ar 2014. gada 4. februāra Regulu Nr. 165/2014, kura nav piemērojama šīs lietas apstākļiem, jo ir pieņemta pēc tiem.

17. Otrkārt, runa ir par Regulu Nr. 3820/85. Šī regula tika aizstāta ar 2006. gada 15. marta Regulu Nr. 561/2006. Tieši šis pēdējais teksts ir piemērojams šīs lietas apstākļiem. Papildus normām, ar ko groza Regulu Nr. 3821/85 un kas ir šajā lietā ierosinātā kriminālprocesa pamatā, tas ietver normu, kas piešķir dalībvalstīm tiesības uzlikt sodu par šo normu pārkāpumiem, kurus tās konstatē, pat ja tie tikuši pieļauti citu dalībvalstu teritorijā.

18. Šie divi tekstu pāri, šķiet, veido sistēmu, ciktāl regulējuma saistībā ar transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, kura pamati rodami Regulā Nr. 3820/85, kas kļuvusi par Regulu Nr. 561/2006, pārkāpumu ir iespējams raksturot tikai tad, ja regulējums par reģistrācijas kontrolierīcēm (tahogrāfiem), kura pamati ir rodami Regulā Nr. 3821/85, pats ir ievērots.

19. Lietas apstākļu rašanās brīdī Regula Nr. 3821/85 ietvēra 15. pantu, kura 2. un 7. punkts pēc grozījumiem, kas izdarīti ar Regulas Nr. 561/2006 26. pantu, bija izteikti šādi:

“2. Autovadītāji izmanto datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes katru darba dienu, sākot no dienas, kad tie saņem transportlīdzekli. Reģistrēšanas diagrammu vai vadītāja karti neizņem pirms dienas darba laika beigām, izņemot gadījumus, kad to atļauts darīt kāda cita iemesla dēļ. Datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti drīkst lietot, nepārsniedzot laiku, kam tā paredzēta.

Ja transportlīdzekļa vadītāja prombūtnes rezultātā viņš nespēj izmantot ierīces, ar ko aprīkots transportlīdzeklis, tad 3. punkta otrā ievilkuma b), c) un d) apakšpunktā minētos laikposmus: **[oriģ. 5. lpp.]**

a) ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu – ievada reģistrācijas diagrammā vai nu manuāli, vai izmantojot

automātisko reģistrēšanas ierīci, vai ar citu līdzekli palīdzību, salasāmi un nenosmērējot diagrammu; vai

b) ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu – ievada vadītāja kartē, izmantojot manuālā ieraksta iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcei.

Ja transportlīdzeklī, kurš aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu, atrodas vairāk nekā viens transportlīdzekļa vadītājs, transportlīdzekļa vadītāji nodrošina, ka to vadītāju kartes tiek ievietotas pareizajās tahogrāfa atverēs.

Ja transportlīdzeklī ir vairāki autovadītāji, datu reģistrācijas diagrammas pēc vajadzības nomaina tā, lai I pielikuma II nodaļas 1. līdz 3. punktā noteiktā informācija tiktu reģistrēta tā vadītāja diagrammā, kas faktiski vada transportlīdzekli. [..]

7. a) Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu, tad pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt:

i) kārtējās darba nedēļas reģistrācijas diagrammas un tās, kuras transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis iepriekšējās 15 dienās;

ii) vadītāja karti, ja viņam tāda ir; un

iii) manuālos pierakstus un izdruku par kārtējo darba nedēļu un iepriekšējām 15 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006.

Tomēr pēc 2008. gada 1. janvāra laikposmiem, kas minēti i) un iii) apakšpunktā, ir jāietver kārtējā diena un iepriekšējās 28 dienas.

b) Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu, pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt:

i) viņa vadītāja karti;

ii) ar roku veiktos pierakstus un izdruku par kārtējo darba nedēļu un iepriekšējām 15 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006; un

iii) reģistrācijas diagrammas par to pašu laikposmu, kurš minēts iepriekšējā apakšpunktā un kura **[oriģ. 6. lpp.]** laikā transportlīdzekļa vadītājs vadīja transportlīdzekli, kas aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu.

Tomēr pēc 2008. gada 1. janvāra laikposmiem, kas minēti ii) apakšpunktā, ir jāietver kārtējā diena un iepriekšējās 28 dienas.

c) Pilnvarots inspektors var pārbaudīt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, analizējot reģistrācijas diagrammas, displejā redzamos vai izdrukātos datus, ko ir reģistrējusi reģistrācijas iekārta vai vadītāja karte, vai analizējot jebkurus citus papilddokumentus, kas pamato noteikumu neievērošanu, piemēram, tos, kas noteikti 16. panta 2. un 3. punktā.”

20. 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK ietver III pielikumu, kas grozīts ar 2009. gada 30. janvāra Direktīvu 2009/5/EK, kurš savā pēdējā versijā paredz kā “ļoti smagu” pārkāpumu inkriminēt Regulas Nr. 3821/85 15. panta 7. punkta pārkāpumu, proti, ka “nav iespējams uzrādīt datus par iepriekšējām 28 dienām” (pārkāpums I [4]).

21. Valsts tiesībās šis pārkāpums ir norādīts *Code des transports* [Transporta kodeksa] L. 3315-5. pantā, kurā ir paredzēts, ka autoceļu transporta vadīšana ar neatbilstošu vadītāja karti vai karti, kas nepieder vadītājam, kurš to izmanto, vai bez transportlīdzekļa hronotahogrāfā ievietotas kartes, tiek sodīta ar brīvības atņemšanu sešu mēnešu garumā un 3750 euro naudas sodu.

22. *Cour de cassation* [Kasācijas tiesas] Krimināllietu palāta turklāt vairākkārt ir tieši piemērojusi normas, kas izriet no Regulām Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 un regulām, ar kurām tās tika aizstātas [...]. [Atsauces uz judikatūru]

23. Prasītājs, pamatojoties uz Regulas Nr. 561/2006 19. panta interpretāciju, apšaubā pārbaudītājas dalībvalsts iespēju sodīt par šo pārkāpumu, ja izrādās, ka visā vai daļā 28 dienu termiņa pirms pārbaudes transportlīdzeklis atradās citas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā.

24. Regulas Nr. 561/2006 19. pants ir formulēts šādi:

“1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem, un nodrošina, ka tie tiek īstenoti. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem pasākumiem un noteikumiem **[orig. 7. lpp.]** par sodiem līdz datumam, kas noteikts 29. pantā. Komisija attiecīgi informē dalībvalstis.

2. Dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus tiem uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas pārkāpumiem, kas konstatēti tās teritorijā un par ko vēl nav piemēroti sodi, kā arī gadījumos, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī.

Izņēmuma gadījumā, ja ir konstatēts pārkāpums:

– kas nav izdarīts attiecīgās dalībvalsts teritorijā, un

– ko izdarījis jebkurš uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī vai trešajā valstī, vai transportlīdzekļa vadītājs, kura darba vieta ir citā dalībvalstī vai trešā valstī,

dalībvalsts līdz 2009. gada 1. janvārim tā vietā, lai piemērotu sodu, var paziņot par pārkāpuma faktu tās dalībvalsts vai trešās valsts kompetentajai iestādei, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību vai kurā ir transportlīdzekļa vadītāja darba vieta.

3. Ja dalībvalsts uzsāk lietu vai piemēro sodu par konkrētu pārkāpumu, tā transportlīdzekļa vadītājam rakstiski sniedz attiecīgos pierādījumus.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka samērīgu sodu sistēma, kas var ietvert naudassodus, par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir spēkā attiecībā uz uzņēmumiem vai iesaistītajiem nosūtītājiem, ekspeditoriem, ceļojumu rīkotājiem, galvenajiem uzņēmējiem, apakšuzņēmējiem un transportlīdzekļu vadītāju aģentūrām.”

25. Visbeidzot, Regulas Nr. 561/2006 3. panta a) punkts ietver šādi formulētu noteikumu:

“Šī regula neattiecas uz pārvadājumiem ar: a) transportlīdzekļiem, ko izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus [..]”.

26. Vēl šīs regulas 15. pantā ir precizēts, ka

“Dalībvalstis nodrošina, ka 3. panta a) punktā minēto transportlīdzekļu vadītājiem piemēro attiecīgās valsts tiesību aktus, kas nodrošina atbilstīgu aizsardzību saistībā ar pieļaujamajiem transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, obligātajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem.” [oriģ. 8. lpp.]

27. Regulas Nr. 3821/85 3. pantā, redakcijā ar iepriekš minētās regulas 26. pantā veiktajiem grozījumiem, ir piebilsts, ka

“1. Reģistrācijas kontrolierīces uzstāda un izmanto dalībvalstīs reģistrētajos transportlīdzekļos, ko izmanto pasažieru vai kravu autopārvadājumiem, izņemot transportlīdzekļus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 3. pantā. [..]”

Jautājumi un to problemātika

28. Pirmkārt, prasītājs uzskata, ka Regulas Nr. 561/2006 19. panta 2. punkts būtu jāsaprot tādējādi, ka, lai gan gadījumos, kad ir pārkāpta Regula Nr. 561/2006, valstij ir tiesības sodīt par pārkāpumu, kas konstatēts tās teritorijā, bet izdarīts citas dalībvalsts teritorijā, tā tas nav, ja ir pārkāpta Regula Nr. 3821/85.

29. Nepastāvot citai Kopienas tiesību normai, no tā izrietētu, ka dalībvalstis nevar sodīt par Regulas Nr. 3821/85 15. panta normu pārkāpumiem, ja vien izrādītos, ka 28 dienu laikā pirms pārbaudes vadītājs ir atradies citas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā.

30. No pretēja skatpunkta ir iespējams apgalvot, ka sods par Regulas Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir nepieciešams un kalpo par atbalstu sodam par Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumiem, un tas varētu pamatot citādu Regulas Nr. 561/2006 19. panta interpretāciju, piemēram, tādu kā Versaļas apelācijas tiesas izvēlēta (minēta iepriekš 8. punktā).

31. Vēl var atsaukties uz Eiropas Savienības Tiesas doktrīnu, saskaņā ar kuru “Savienības tiesību normu interpretācijā ir jāņem vērā ne tikai to teksts, bet arī konteksts un mērķi, kādi ir tiesiskajam regulējumam, kurā tās ietilpst” (spriedums 2013. gada 3. oktobris, *Lundberg*, C-317/12 [19.] punkts), vai arī “interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un šo normu ietverošā tiesiskā regulējuma mērķi” (spriedums, 2018. gada 26. septembris, *Baumgartner*, C-513/17, 23. punkts).

32. Taču Eiropas Savienības Tiesa atgādināja, ka, “lai [īstenotu mērķi uzlabot darbinieku darba apstākļus autotransporta nozarē un ceļu satiksmē vispār,] un lai garantētu Regulas Nr. 561/2006 noteikumu efektīvu izpildi – kā tas ir apstiprināts tās 14. apsvērumā – ir nepieciešams nodrošināt, lai kompetentās iestādes, veicot pārbaudes uz ceļiem un pēc pārejas perioda, būtu spējīgas noskaidrot, vai transportlīdzekļa vadīšanas laikposmi un atpūtas laikposmi ir pareizi ievēroti pārbaudes **[orig. 9. lpp.]** dienā un iepriekšējās 28 dienās”, un ka “[..] Regulas Nr. 561/2006 efektīvas īstenošanas nolūkā satiksmes drošības interesēs nav nepieciešams kontrolēt vienīgi [ir nepieciešams kontrolēt ne tikai] to, vai ir ievēroti šīs regulas noteikumi – dalībvalstīm, konstatējot pārkāpumu, ir arī jāvar uzlikt efektīvus, samērīgus un preventīvus sodus, kā tas ir paredzēts Regulas Nr. 561/2006 19. panta 1. punktā” (spriedums, 2018. gada 26. septembris, *Baumgartner*, C-513/17, minēts iepriekš, 28. un 29. punkts).

33. Tajā pašā kontekstā var atgādināt, ka sākotnēji abas regulas izveidoja vienotu sankciju sistēmu, kas jau ļāva sodīt par pārkāpumiem, ko pieļāvuši nerezidenti (spriedums, 1997. gada 23. janvāris, *Pastors un Trans-Cap/Belgische Staat*, C-29/95).

34. Var atbalstīt arī citu pieeju Regulas Nr. 561/2006 15. panta 7. punkta, kurā ir paredzēts, ka “pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt [..] reģistrācijas diagrammas [..] un [..] pierakstus [..] par [..] kārtēj[o] dien[u] un iepriekšēj[ām] 28 dien[ām]”, lasījumam, saskaņā ar kuru vienīgais Kopienas regulējumu pārkāpjošais fakts būtu nespēja uzrādīt prasītos dokumentus pārbaudes dienā. Šāda koncepcija šķiet saderīga ar pārkāpuma I [4], kas norādīts iepriekšminētās Direktīvas 2006/22/EK III pielikumā, koncepciju, kuru veido fakts, ka “nav iespējams uzrādīt datus par iepriekšējām 28 dienām”.

36. Tā kā šādu pārkāpumu ir iespējams konstatēt vienīgi pārbaudes dienā, tās dalībvalsts, kura, iespējams, uzsāk kriminālvajāšanu, teritorijā, tam notikti ir tūlītējs raksturs, un līdz ar to jautājums, vai pārkāpums ir daļēji ticis pieļauts citas dalībvalsts teritorijā, vairs nerastos.

37. Šķiet, Eiropas Savienības Tiesa vēl nav interpretējusi aplūkotos tekstus tādā nozīmē, kas ļautu atbildēt uz prasītāja izvirzīto pamatu, lai arī tā jau ir izskatījusi Regulas Nr. 561/2006 19. panta piemērošanu (spriedums, 2018. gada 26. septembris, *Baumgartner*, C-513/17, minēts iepriekš).

38. Tādēļ šķiet iespējams uzskatīt, ka Savienības tiesību pareiza piemērošana ir tik acīmredzama, ka nerodas nekādas saprātīgas šaubas (spriedums, 2018. gada 4. oktobris, Eiropas Komisija/Francijas Republika, C-416/17, 110. punkts). Izvirzītais jautājums ir jāuzdod kā prejudiciāls jautājums.

39. Otrkārt, prasītājs uzskata, ka vadītājam ir atļauts ieslēgt tahogrāfu “out of scope” [ārpus diapazona] pozīcijā daļā [oriģ. 10. lpp.] no divdesmit astoņu dienu laikposma pirms pārbaudes dienas, ja uz pārvadājumu attiecas Regulas Nr. 561/2006 3. panta a) punktā paredzētais izņēmums.

40. Eiropas Savienības Tiesa, izskatot jautājumu par citu šajā pašā pantā paredzētu izņēmumu, proti, “nekomerciālu kravu pārvadājumu” jēdzienu minētās regulas 3. panta h) punkta izpratnē, atgādināja (spriedums, 2013. gada 3. oktobris, *Lundberg*, C-317/12, minēts iepriekš), ka attiecībā uz strīdīgā tiesiskā regulējuma mērķiem nevar tikt “apdraudēta minētās regulas [...] paredzētā izņēmuma lietderīgā iedarbība” (34. punkts), ka ir būtiski norādīt, ka šāds pārvadājums “neietekmē konkurences apstākļus autotransporta nozarē” (35. punkts), un, visbeidzot, ka strīdīgās Savienības tiesību normas piedāvātai interpretācijai “nevajadzētu būtiski negatīvi ietekmēt satiksmes drošību” (37. punkts).

41. Nav skaidrs, vai šādi pamati joprojām ir atbilstoši gadījumā, kad vienotā divdesmit astoņu dienu laikposmā tiek vadīti transportlīdzekļi pārvadājumos, no kuriem uz dažiem attiecas vispārējo tiesību režīma regulējums, bet citiem – 3. panta a) punktā paredzētais izņēmums.

42. Šķiet, ka šāda apvienotas Regulas Nr. 561/2006 un Regulas Nr. 3821/85 normu, kurās ir noteiktas vispārējās tiesības, un iepriekš minētā izņēmuma izmantošanas iespēja nav bijusi paredzēta Regulas Nr. 3821/85 3. pantā, kura a) punktā vienīgi ir paredzēts, ka reģistrācijas kontrolierīce nav “uzstād[īta] un izmant[ota]”.

43. Prasītāja sniegtā interpretācija nešķiet tik acīmredzama, ka nepaliktu nekādas pamatotas šaubas. Tādēļ tiks uzdots otrs prejudiciālais jautājums.

AR ŠĀDU PAMATOJUMU Tiesa:

UZDOD Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus:

Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, 19. panta 2. punkta normas, saskaņā ar kurām “dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus tiem uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas pārkāpumiem, kas konstatēti tās teritorijā un par ko vēl nav piemēroti sodi, kā arī gadījumos, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī”, ir piemērojamas vienīgi šīs regulas normu pārkāpumiem vai arī **[oriģ. 11. lpp.]** Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, kas aizvietota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, normu pārkāpumiem?

Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, 3. panta a) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka vadītājam ir atļauts atkāpties no Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, kas aizvietota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, 15. panta 2. un 7. punkta normām, saskaņā ar kurām pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt reģistrācijas diagrammas un visus pierakstus par konkrēto dienu un iepriekšējām divdesmit astoņām dienām, ja viņi divdesmit astoņu dienu laikposmā izmantojuši transportlīdzekli pārvadājumos, no kuriem uz dažiem attiecas iepriekš minētā izņēmuma normas, bet citi nepieļauj nekādus izņēmumus no reģistrācijas kontrolierīces izmantošanas?

APTUR tiesvedību līdz Eiropas Savienības Tiesas nolēmuma pieņemšanai;

[..]

[..] [Formalitātes]