

Anonymizované znenie

Preklad

C-906/19 – 1

Vec C-906/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

11. december 2019

Vnútroštátny súd:

Cour de cassation

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

7. máj 2019

Navrhovateľ v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:

FO

Oporca v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:

Ministère public

[*omissis*]

FRANCÚZSKA REPUBLIKA

V MENE FRANCÚZSKEHO ĽUDU

COUR DE CASSATION (Kasačný súd, Francúzsko), TRESTNOPRÁVNÝ SENÁT, na verejnom pojednávaní [*omissis*], siedmeho mája dvetisícdevätnásť, vydal tento rozsudok:

[*omissis*]

Cour de cassation (Kasačný súd) rozhodol o kasačnom opravnom prostriedku, ktorý podal:

- FO,

proti rozsudku cour d'appel de VERSAILLES (Odvolací súd vo Versailles, Francúzsko), 18. senát, z 2. mája 2018, ktorým mu bol za porušenia právnej úpravy pracovných podmienok v cestnej doprave uložený peňažný trest vo výške 10 125 eur.

[*omissis*].

Popis predmetu sporu

1. [*omissis*] [*omissis*] [Pravidlá citovania]
2. Dňa 2. apríla 2013 uskutočnili vo Versailles úradníci oddelenia pre prevenciu a potlačovanie cestnej kriminality cestnú kontrolu autobusu prevádzkovaného podnikom Omnibusunternehmen FO, so sídlom v Segenthale v Nemecku.
3. Pri tejto kontrole úradníci vyzvali vodiča, aby doložil svoju činnosť za deň kontroly, ako aj za predchádzajúcich 28 dní, na základe článku 26 [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, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 – ďalej len „nariadenie č. 561/2006“]. Takto zistili, že od 5. do 9. marca, a potom od 14. do 16. marca, t. j. po dobu 9 dní bolo vozidlo v prevádzke bez toho, aby bola karta vodiča, ktorú vyžaduje článok 1 vyhlášky č. 2006-303 z 10. marca 2006, platnej a účinnej v čase skutkových okolností [článok R. 3313-19 code des transports (Dopravný zákonník)], vložená do tachometra (nazývaného tachograf od nadobudnutia účinnosti [nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS)

č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy] (ďalej len „nariadenie č. 165/2014“).

4. V dôsledku uvedených skutočností bol FO, štatutárny orgán vyššie uvedeného podniku, trestne stíhaný na základe článku L. 3315-5 odseku 1 code des transports (Dopravný zákonník) za to, že sa vo Versailles, deväťkrát, vo vyššie uvedených dňoch, dopustil trestného činu nevloženia karty vodiča do tachografu vozidla.

5. Tribunal correctionnel de Versailles (Trestný súd vo Versailles, Francúzsko) vyhlásil skutkové okolnosti za preukázané a uložil obvinenému peňažný trest vo výške 10 125 eur. Cour d'appel de Versailles (Odvolací súd vo Versailles), na ktorý bolo podané odvolanie, ktoré podal obvinený, a incidenčne aj prokuratúra, toto rozhodnutie o vine a treste potvrdil.

6. Pred cour d'appel (odvolací súd) namietal FO nedostatok územnej právomoci francúzskych trestných súdov z dôvodov, že jednak hoci boli trestné činy, ktoré sa mu kládli za vinu, zistené vo Francúzsku, boli spáchané v Nemecku, keďže tam sa nachádzalo vozidlo počas dní, kedy sa mu kládlo za vinu, že nedohliadol na vloženie karty vodiča do záznamového zariadenia, a jednak že ani francúzske právo, z dôvodu zásady teritoriality trestného práva, ani právo Únie, a konkrétne [článok 19] odsek 2 nariadenia č. 561/2006, keďže toto ustanovenie neodkazuje na nariadenie č. 3821/85, právny základ obvinenia, neumožňujú francúzskym orgánom, ktoré zistili spáchanie trestných činov, trestne stíhať ich páchatel'a, keďže tieto trestné činy boli spáchané na území iného členského štátu Únie.

7. Keď sudcovia túto argumentáciu odmietli, uviedli, že na skutočnosti zistené pri cestnej kontrole sa vzťahujú ustanovenia článku L. 3315-5 code des transports (Dopravný zákonník), na základe ktorého sa trestá trestom odňatia slobody na šesť mesiacov a peňažným trestom vo výške 3 750 eur skutok spočívajúci v uskutočnení cestnej dopravy s takou kartou vodiča, ktorá nie je v súlade s predpismi alebo ktorá nepatrí vodičovi, ktorý ju používa, alebo bez karty vlozenej do tachometra vozidla. Uvedení sudcovia konštatovali, že tento text bol prijatý na účely uplatňovania nariadenia č. 3821/85.

8. Cour d'appel (odvolací súd) dodal, že článok 19 nariadenia č. 561/2006 obsahuje vo svojom odseku 2 výslovnú výnimku zo zásady teritoriality trestných stíhaní, ktorá umožňuje členskému štátu sankcionovať trestné činy spáchané proti tomuto nariadeniu aj v tom prípade, že boli spáchané na území iného členského štátu, a s poukazom na to, že táto výnimka sa týka výslovne „tohto nariadenia“, z toho vyvodil záver, že tento odkaz zahŕňa odsek 1 tohto článku 19, ktorý sa zase týka nariadenia č. 3821/85.

9. Sudcovia dospeli k záveru, že nariadenie č. 561/2006, ktoré má prednosť pred vnútroštátnymi predpismi, predstavuje výnimku zo zásady teritoriality trestných stíhaní, pričom táto výnimka sa vzťahuje nielen na vlastné ustanovenia tohto nariadenia, ale aj na ustanovenia, na ktoré sa toto nariadenie odvoláva, to znamená aj na ustanovenia nariadenia č. 3821/85.

10. Námietku nedostatku právomoci, vznesenú obvineným, teda zamietli.

11. Proti tomuto rozhodnutiu podal FO kasačný opravný prostriedok. Následne na to, ako v podstate prevzal argumentáciu, ktorú rozvinul pred sudcami na predchádzajúcom súde, požiadal Cour de cassation (Kasačný súd), aby sa obrátil na Súdny dvor Európskej únie s prejudiciálnou otázkou, aby o otázke rozhodol tento súd.

12. Navrhovateľ sa tiež domáhal toho, aby Cour de cassation (Kasačný súd) zrušil rozsudok cour d'appel de Versailles (Odvolací súd vo Versailles) na základe inej skutočnosti. Uvedenému súdu vytyka to, že neodpovedal na jeho argumentáciu, podľa ktorej sa vytykaných skutkov nemohol dopustiť, keďže právna úprava týkajúca sa časov jazdy a dôb odpočinku sa nevzťahuje na linkovú dopravu do vzdialenosti 50 km a v tomto prípade vodiči nemajú povinnosť vložiť do tachometra kartu vodiča. FO tak uviedol, že tachograf bol prepnutý do polohy „out of scope“, pričom upresnil, že pokiaľ ide o akúkoľvek dopravu mimo pôsobnosti právnej úpravy týkajúcej sa dôb jazdy a odpočinku, karta vodiča nemusí byť vložená.

13. FO z tejto argumentácie vyvodzuje záver, že je dovolené, aby podnik prevádzkujúci cestnú dopravu využíval svoje vozidlá striedavo na rôzne účely, pričom vodiči týchto vozidiel v prípade, že sú pridelení na dopravu, na ktorú sa vzťahuje článok 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, môžu tachograf vyradiť z prevádzky, a následne ho reaktivovať pri doprave, ktorá pod túto výnimku nespadá.

14. Tento predpoklad, ktorý zahŕňa výklad práva Spoločenstva, pritom nemôže byť pripustený bez obsiahnejšieho rozobratia.

Uplatniteľná právna úprava

15. Právna úprava cestnej dopravy je založená na dvoch nariadeniach, vyhlásených 20. decembra 1985, a ich následných zmenách.

16. Po prvé ide o nariadenie č. 3821/85. Toto nariadenie bolo veľakrát zmenené, a napokon bolo nahradené nariadením č. 165/2014 zo 4. februára 2014, ktoré sa vzhľadom na to, že nadobudlo účinnosť až po tom, ako došlo k trestne stíhaným skutkom, na skutkové okolnosti prejednávanej veci neuplatňuje.

17. Po druhé ide o nariadenie č. 3820/85. Toto nariadenie bolo nahradené nariadením č. 561/2006 z 15. marca 2006. Práve toto druhé nariadenie sa

uplatňuje na skutkové okolnosti prejednávanej veci. Okrem toho, že obsahuje ustanovenia, ktorými sa mení nariadenie č. 3821/85 a na základe ktorých bolo začaté trestné stíhanie v prejednávanej veci, obsahuje aj ustanovenie oprávňujúce členské štáty sankcionovať porušenia jeho ustanovení, ktoré zistia, a to aj v prípade, že k nim došlo na území iných členských štátov.

18. Javí sa, že tieto dva súbory dokumentov spolu tvoria celok, keďže klasifikácia porušenia právnej úpravy týkajúcej sa časov jazdy, ktorej základy sa nachádzajú v nariadení č. 3820/85, teraz č. 561/2006, je možná iba v prípade, že samotná právna úprava týkajúca sa záznamového zariadenia (tachograf), ktorej základy sa nachádzajú v nariadení č. 3821/85, je rešpektovaná.

19. Nariadenie č. 3821/85 obsahovalo v čase predmetných skutkových okolností článok 15, ktorého odseky 2 a 7 zneli v dôsledku zmien zavedených článkom 26 nariadenia č. 561/2006 takto:

„2. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo kart[y] vodiča každý deň, keď jazdia[,] od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča nebude odobratý pred ukončením dennej pracovnej doby, ak jeho odobratie nie je inak schválené. Nijaký záznamový list alebo karta vodiča nesmie byť použitý na dlhšie obdobie, než na ktoré bol určený.

Keď sa vodič nachádza mimo vozidla a v dôsledku toho nemôže používať zariadenie namontované vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 3 druhej zarážke písm. b), c) a d):

a) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy I sa zapisujú na záznamový list buď ručne, automatickým záznamom, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia listu, alebo

b) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy IB sa zapisujú na kartu vodiča pomocou ovládača na manuálne zapisovanie, nachádzajúceho sa na záznamovom zariadení.

Ak je vo vozidle vybavenom záznamovým zariadením podľa prílohy IB viac než jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča vložená do správneho slotu tachografu.

Vodiči upravujú v prípade potreby záznamové listy, ak je vo vozidle viac ako jeden vodič, aby informácie uvedené v kapitole II (1) až (3) prílohy I boli zaznamenané na záznamový list vodiča, ktorý práve jazdí.

7. 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 (ES) 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 IB, 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 (ES) 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 (ES) 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“.

20. Smernica č. 2006/22/ES z 15. marca 2006 obsahuje prílohu III, ktorá bola zmenená smernicou č. 2009/5/ES z 30. januára 2009 a ktorá v znení tejto smernice odporúča, aby sa ako „veľmi závažné“ porušenie trestne stíhalo porušenie článku 15 ods. 7 nariadenia č. 3821/85 spočívajúce v „neschopnos[ti] predložiť záznamové listy za predchádzajúcich 28 dní“ (porušenie I 3).

21. Vo vnútroštátnom práve je toto porušenie stanovené v článku L. 3315-5 code des transports (Dopravný zákonník), v ktorom sa uvádza, že trestom odňatia slobody na šesť mesiacov a peňažným trestom vo výške 3 750 eur sa trestá skutok spočívajúci v uskutočnení cestnej dopravy s takou kartou vodiča, ktorá nie je v súlade s predpismi alebo ktorá nepatrí vodičovi, ktorý ju používa, alebo bez karty vloženaj do tachometra vozidla.

22. Trestnoprávny senát Cour de cassation (Kasačný súd) napokon pri viacerých príležitostiach priamo uplatnil ustanovenia vyplývajúce z nariadenia č. 3820/85 a nariadenia č. 3821/85, ako aj z nariadení, ktoré ich nahradili [omissis]. [Odkazy na judikatúru]

23. Možnosť členského štátu, ktorý uskutočňuje kontrolu, postihovať toto porušenie v prípade, že sa javí, že počas všetkých 28 dní predchádzajúcich kontrole alebo počas časti týchto dní sa vozidlo nachádzalo na území iného členského štátu Európskej únie, je navrhovateľom spochybnená na základe výkladu článku 19 nariadenia č. 561/2006.

24. Článok 19 nariadenia č. 561/2006 znie:

„1. Členské štáty ustanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EHS) 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 (EHS) 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 zisteného 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 skutočnosť 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 (EHS) č. 3821/85 zo strany podnikov, pridružených odosielateľov, zasielateľov, organizátorov zájazdov, hlavných dodávateľov, subdodávateľov a agentúr zamestnávajúcich vodičov“.

25. Nariadenie č. 561/2006 napokon obsahuje v článku 3 písm. a) ustanovenie, ktoré znie:

„Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú: a) vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov;“

26. Článok 15 tohto istého nariadenia ešte upresňuje, že

„Členské štáty zabezpečia, aby sa na vodičov vozidiel uvedených v článku 3 písm. a) vzťahovali vnútroštátne predpisy, ktoré poskytujú primeranú ochranu vzhľadom na povolené časy jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku“.

27. V článku 3 nariadenia č. 3821/85, v znení zmenenom článkom 26 nariadenia uvedeného v predchádzajúcom odseku, sa dodáva, že

„1. Záznamové zariadenie sa inštaluje a použije vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú a nákladnú dopravu, okrem vozidiel uvedených v článku 3 nariadenia (ES) č. 561/2006.“

Predstavenie otázok a toho, o čo v nich ide

28. V prvom rade, podľa navrhovateľa sa odsek 2 článku 19 nariadenia č. 561/2006 má chápať v tom zmysle, že ak štátu umožňuje sankcionovať porušenie, ktoré bolo zistené na jeho území, a ku ktorému došlo na území iného členského štátu, v prípade porušenia nariadenia č. 561/2006, nie je tomu tak v prípade porušenia nariadenia č. 3821/85.

29. Vzhľadom na neexistenciu iného ustanovenia práva Spoločenstva z toho vyplýva, že členské štáty nemôžu postihovať porušenie ustanovení článku 15 nariadenia č. 3821/85, keď sa preukáže, že v priebehu obdobia 28 dní predchádzajúcich kontrole sa vodič nachádzal na území iného členského štátu Európskej únie.

30. V opačnom zmysle sa dá argumentovať tým, že sankcia za porušenie nariadenia č. 3821/85 je potrebná a podporne sa pridáva k stíhaniu porušenia nariadenia č. 561/2006, čo by mohlo odôvodniť iný výklad jeho článku 19, akým je aj výklad, ktorý zvolil cour d'appel de Versailles (Odvolací súd vo Versailles) (vyššie pripomenutý, bod 8).

31. Ďalej sa dá poukázať na doktrínu Súdneho dvora Európskej únie, podľa ktorej „je pri výklade ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho doslovné znenie, ale aj ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou“ (rozsudok SD EÚ z 3. októbra 2013, Lundberg, C-317-12), alebo „pri výklade ustanovenia práva Únie [treba] zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou“ (rozsudok SD EÚ z 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17, bod 23).

32. Súdny dvor Európskej únie pritom pripomenul, že „vzhľadom na... cieľ [spočívajúci v zlepšení pracovných podmienok zamestnancov v odvetví cestnej dopravy, a vo všeobecnosti bezpečnosti na cestách,] a na účely zaručenia

účinného vykonania ustanovení nariadenia č. 561/2006, ako to potvrdzuje jeho odôvodnenie 14, je nevyhnutné, aby príslušné orgány pri výkone cestných kontrol a po prechodnom období boli schopné zistiť, či boli časy jazdy a doby odpočinku dodržané v deň kontroly a v predchádzajúcich 28 dňoch“, a že „na účinné vykonanie nariadenia č. 561/2006 v záujme bezpečnosti na cestách je nevyhnutné nielen kontrolovať dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia, ale tiež je potrebné, aby členské štáty mohli v prípade, že zistia porušenie, uložiť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie, ako to stanovuje článok 19 ods.1 tohto nariadenia“ (rozsudok Súdneho dvora EÚ z 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17, vyššie citovaný, body 28 a 29).

33. Z rovnakého uhla pohľadu možno pripomenúť, že na počiatku dané dve nariadenia zaviedli jednotný režim sankcií, ktorý už vtedy umožňoval postihovanie porušení, ktorých sa dopustili nerezidenti (rozsudok ESD z 23. januára 1997, Pastoors a Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Dal by sa uviesť ešte jeden ďalší prístup, a to pri čítaní odseku 7 článku 15 nariadenia č. 561/2006, ktorý stanovuje, že „vodič... musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť... záznamové listy... a... každý... záznam [za bežný deň] a predchádzajúcich [28] dní“, t. j. prístup, podľa ktorého zakladá porušenie nariadenia Spoločenstva jedine to, ak príslušná osoba nie je schopná predložiť požadované dokumenty v deň kontroly. Takáto koncepcia sa zdá byť v súlade s koncepciou porušenia I 3 uvádzaného v prílohe III smernice č. 2006/22/ES, vyššie uvedenej, ktoré spočíva v „neschopnos[ti] predložiť záznamové listy za predchádzajúcich 28 dní“.

36. Keďže takéto porušenie môže byť zistené len v deň kontroly, na území členského štátu, ktorý hypoteticky začína trestné stíhanie, toto porušenie má nevyhnutne bezprostredný charakter, takže by už nevznikla otázka, či bol trestný čin spáchaný sčasti na území iného členského štátu.

37. Nezdá sa, že by už Súdny dvor Európskej únie poskytol výklad predmetných dokumentov v takom zmysle, ktorý by umožnil odpovedať na kasačný dôvod uvádzaný navrhovateľom, hoci sa tento súd už musel zaoberať rozsahom článku 19 nariadenia č. 561/2006 (rozsudok SD EÚ z 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17, vyššie citovaný).

38. Nezdá sa teda, že by bolo možné usudzovať, že správne uplatnenie práva Únie sa javí byť tak jasné, že neponecháva miesto pre žiadne primerané pochybnosti (rozsudok SD EÚ zo 4. októbra 2018, Európska komisia/Francúzska republika, C-416/17, bod 110). Vznesená otázka bude musieť byť predmetom prejudiciálnej otázky.

39. V druhom rade, podľa navrhovateľa má vodič povolené prepnúť tachograf do polohy „out of scope“ počas časti obdobia 28 dní predchádzajúcich dňu kontroly, pri doprave, ktorá spadá pod výnimku upravenú v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006.

40. Súdny dvor Európskej únie, ktorému bola na rozhodnutie predložená otázka týkajúca sa rozsahu inej výnimky stanovenej tým istým článkom, a to konkrétne pojmu „nekomerčná nákladná doprava“ v zmysle článku 3 písm. h) vyššie citovaného nariadenia, pripomenul (rozsudok SD EÚ z 3. októbra 2013, Lundberg, C-317-12, vyššie citovaný), že vzhľadom na ciele sledované spornou právnou úpravou nie je opodstatnené „spochybniť praktický účinok [uvedenej] výnimky...“ (bod 34), že je dôležité poukázať na to, že takáto doprava „sa netýka konkurencie v odvetví cestnej dopravy“ (bod 35), a napokon, že zamýšľaný výklad sporného ustanovenia práva Únie „[by nemal mať] žiadny závažný negatívny vplyv na bezpečnosť v cestnej doprave“ (bod 37).

41. Nie je isté, že takéto dôvody sú relevantné aj v prípade, že sú v priebehu jednotného obdobia 28 dní riadené vozidlá pri cestách, z ktorých niektoré spadajú pod režim všeobecného práva, a ostatné pod výnimku podľa článku 3 písm. a).

42. Nejaví sa, že by hypotéza takéhoto uplatňovania ustanovení nariadenia č. 561/2006 v spojení s ustanoveniami nariadenia č. 3821/85, t. j. nariadení stanovujúcich všeobecné právo a vyššie uvedenú výnimku, bola zamýšľaná článkom 3 nariadenia č. 3821/85, v ktorom sa uvádza len to, že v prípade predmetného článku 3 písm. a) sa záznamové zariadenie „neinštaluje a nepoužije“.

43. Nezdá sa, že by výklad uvádzaný navrhovateľom bol tak zrejмый, že by neponechával priestor pre akúkoľvek rozumnú pochybnosť. Bude tak predložená aj druhá prejudiciálna otázka.

Z TÝCHTO DÔVODOV daný súd:

PREDKLADÁ Súdnemu dvoru Európskej únie tieto otázky:

Uplatňujú sa ustanovenia odseku 2 článku 19 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, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, podľa ktorých „členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zisteného 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 Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave, ktoré bolo nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave?

Má sa 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, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, vykladať v tom zmysle, že je dovolené, aby sa vodič odchyľil od ustanovení odsekov 2 a 7 článku 15 nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85

z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave, ktoré bolo nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, t. j. od ustanovení, podľa ktorých musí vodič, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť záznamové listy a všetky záznamy za bežný deň a predchádzajúcich 28 dní, a to v prípade, že sa v priebehu obdobia 28 dní používa vozidlo pri cestách, z ktorých niektoré spadajú pod to, čo upravujú ustanovenia týkajúce sa vyššie uvedenej výnimky, a ostatné neumožňujú žiadnu výnimku z používania záznamového zariadenia?

PRERUŠUJE konanie až do vydania rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie,

[omissis]

[omissis] [Formality]

PRACOVNÝ DOKUMENT