



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

9. září 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Silniční doprava – Harmonizace některých předpisů v sociální oblasti – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Článek 3 písm. a) – Nepoužitelnost nařízení na silniční dopravu vozidly vyhrazenými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km – Vozidlo používané v obou režimech – Článek 19 odst. 2 – Extraterritoriální sankce – Protiprávní jednání zjištěné na území jednoho členského státu, ke kterému došlo na území jiného členského státu – Zásada legality trestných činů a trestů – Nařízení (EHS) č. 3821/85 – Záznamové zařízení v silniční dopravě – Článek 15 odst. 2 – Povinnost vložit kartu řidiče – Článek 15 odst. 7 – Povinnost předložit kartu řidiče na žádost kontrolora – Nevložení karty řidiče do záznamového zařízení během několika z 28 dnů předcházejících kontrole“

Ve věci C-906/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Cour de cassation (Kasační soud, Francie) ze dne 7. května 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 11. prosince 2019, v trestním řízení proti

FO,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, M. Ilešič, E. Juhász (zpravodaj), C. Lycourgos a I. Jarukaitis, soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za francouzskou vládu E. de Moustier a A. Ferrandem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi C. Vrignon a L. Malferrarim, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 4. března 2021,

* Jednací jazyk: francouzština.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 písm. a) a čl. 19 odst. 2 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 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1) ve spojení s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 8) ve znění nařízení č. 561/2006 (dále jen „nařízení č. 3821/85“).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci trestního řízení zahájeného ministère public (Státní zastupitelství, Francie) proti FO, řediteli společnosti silniční dopravy usazené v Německu, z důvodu, že jeden z řidičů autokaru zaměstnaných jeho společností nevložil kartu řidiče do tachografu vozidla, které řídil.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení č. 3821/85

- 3 Nařízení č. 3821/85 zrušilo a nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 1463/70 ze dne 20. července 1970 o zavedení záznamového zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. 1970, L 164, s. 1) (*neoficiální překlad*). Samotné nařízení č. 3821/85 bylo zrušeno a nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení č. 3821/85 a o změně nařízení č. 561/2006 (Úř. věst. 2014, L 60, s. 1). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původním řízení je však třeba vycházet z nařízení č. 3821/85.
- 4 Článek 3 odst. 1 nařízení č. 3821/85 stanovoval:
„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 [...] č. 561/2006. [...]“
- 5 Článek 15 nařízení stanovoval:
„[...]“
2. Řidiči používají záznamové listy nebo karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používány po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.

[...]

3. Řidič musí

- zajistit, aby doba zaznamenaná na listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla,
- s přepínacím mechanismem zacházet tak, aby časové úseky byly zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

- a) [...] doba řízení;
- b) „jinou prací“ se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě[...] [(Úř. věst. 2002, L 80, s. 35)], a také jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde[...];

[...]

- 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 [probíhajícího] 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 [probíhajícím] týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení [...] č. 561/2006.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný [probíhající] 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 [probíhajícím] týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení [...] 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 [probíhající] den a předchozích 28 dnů.

- c) Pověřený kontrolor může zkontrolovat dodržování nařízení [...] 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.

[...]“

Nařízení č. 561/2006

- 6 Bod 17 nařízení č. 561/2006, které zrušilo a nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 1) uvádí:

„(17) Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. [...]“

- 7 Článek 1 nařízení zní takto:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“

- 8 Článek 3 písm. a) nařízení uvádí, že toto se nevztahuje na silniční dopravu „vozidla používanými [vyhrazenými] pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km“.

- 9 Podle čl. 4 písm. e) nařízení se pro jeho účely „jinou prací“ rozumějí „činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15[...], a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde“.

- 10 Článek 6 nařízení č. 561/2006, který stanoví maximální denní, týdenní a dvoutýdenní doby řízení, v odstavci 5 upřesňuje:

„Řidič zaznamenaná jako ‚jinou práci‘ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamenaná dobu ‚pracovní pohotovosti‘, definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení [...] č. 3821/85, od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.“

- 11 Kapitola V nařízení, nadepsaná „Kontrolní postupy a sankce“, obsahuje články 16 až 25.

- 12 Článek 19 pak stanoví:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení [...] 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 [...] 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.

[...]

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

Francouzské právo

- 13 Podle článku L. 3315-5 prvního pododstavce code des transports (dopravní zákoník) se 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 trestá odnětím svobody v trvání šesti měsíců a pokutou ve výši 3 750 eur.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 14 Dne 2. dubna 2013 provedli úředníci oddělení prevence a postihu silniční kriminality ve Versailles (Francie) silniční kontrolu autokaru provozovaného dopravní společností se sídlem v Sengenthalu (Německo).
- 15 V průběhu této kontroly byl řidič vyzván, aby doložil svou činnost za daný den, jakož i za předchozích 28 dnů. Bylo zjištěno, že po dobu 9 dní v období od 5. do 16. března 2013 bylo vozidlo v provozu, aniž byla karta řidiče vložena do tachografu.
- 16 Na základě těchto skutečností byl FO, ředitel uvedené společnosti, stíhán na základě čl. L. 3315-5 prvního pododstavce dopravního zákoníku za to, že se devětkrát dopustil přečinu uvedeného v daném ustanovení.
- 17 Tribunal correctionnel de Versailles (trestní soud ve Versailles, Francie) prohlásil skutečnosti za prokázané a uložil obžalovanému pokutu ve výši 10 125 eur.
- 18 FO se u cour d'appel de Versailles (odvolací soud ve Versailles, Francie) dovolával místní nepříslušnosti francouzských trestních soudů. Podle jeho názoru francouzský zákon s ohledem na zásadu teritoriality trestních zákonů, ani čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 totiž nedovolují francouzským orgánům stíhat pachatele předmětných činů, jelikož tyto byly spáchány na území jiného členského státu Evropské unie.
- 19 Rozsudkem ze dne 2. května 2018 cour d'appel de Versailles (Odvolací soud ve Versailles, Francie) potvrdil rozsudek vydaný v prvním stupni co do viny i trestu. Pokud jde konkrétně o námitku nepříslušnosti vznesenou FO, bylo konstatováno, že se na vytýkané skutečnosti vztahují ustanovení článku L. 3315-5 dopravního zákoníku přijatá k provedení nařízení č. 3821/85, a zdůrazněno, že výslovná výjimka ze zásady teritoriality stíhání stanovená v čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 se vztahuje nejen na ustanovení posledně uvedeného nařízení, ale také na ustanovení nařízení č. 3821/85.
- 20 FO podal kasační opravný prostředek ke Cour de cassation (Kasační soud, Francie), v němž se domáhal, aby se tento ohledně otázky územní příslušnosti francouzských trestních soudů obrátil na Soudní dvůr s žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce.

- 21 FO kromě toho cour d'appel de Versailles (Odvolací soud ve Versailles) vytýká, že se nevypořádal s jeho argumentací, podle které se právní úprava týkající se dob řízení a odpočinku nevztahuje na tratě v linkové dopravě, které nepřesahují 50 km. FO zejména tvrdí, že po daných 9 dnů spadajících do období 28 dní předcházejících kontrole řidič vozidla dotčeného ve věci v původním řízení nepodléhal povinnosti vložit kartu řidiče do tachografu, jelikož při jízdách uskutečněných v těchto dnech bylo vozidlo používáno k přepravě cestujících linkovou dopravou, kdy délka tratě linky nepřesahovala 50 km. Jelikož podle FO tyto cesty do působnosti nařízení č. 561/2006 na základě jeho čl. 3 písm. a) nespadají, nevztahovaly se na ně povinnosti stanovené v článku 15 nařízení č. 3821/85.
- 22 Cour de cassation (Kasační soud) se v první řadě zabývá výkladem čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006.
- 23 V tomto ohledu uvedený soud uvádí, že FO má sice za to, že dané ustanovení umožňuje členskému státu sankcionovat pouze porušení nařízení č. 561/2006 zjištěná na jeho území a spáchaná na území jiného členského státu, uvedené ustanovení je však možné vykládat v tom smyslu, že povoluje postihovat i porušení nařízení č. 3821/85 spáchaná na území jiného členského státu, jelikož sankce za taková porušení může být považována za nezbytnou pro postihování porušení nařízení č. 561/2006. Mimoto, jelikož při výkladu určitého ustanovení je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí, odpovídá široký výklad čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 cíli sledovanému tímto nařízením, kterým je zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců odvětví silniční dopravy a cíli celkového zlepšení bezpečnosti provozu.
- 24 Cour de cassation (Kasační soud) rovněž podotýká, že ke konstatování porušení v čl. 15 odst. 7 nařízení č. 3821/85 stanovené povinnosti předložit na žádost kontrolora kontrolní listy a veškeré informace za daný den a 28 předchozích dnů nutně dochází na území členského státu, ve kterém došlo ke kontrole a který zahajuje stíhání, takže otázka, zda k porušení došlo částečně na území jiného členského státu, nevystává.
- 25 Ve druhé řadě se Cour de cassation (Kasační soud) zabývá tím, zda se povinnosti stanovené v článku 15 nařízení č. 3821/85 uplatní v případě používání vozidla v obou režimech, to znamená v případě, že je vozidlo v období daných 28 dnů používáno současně k přepravě cestujících linkovou dopravou, jejíž délka tratě linky nepřesahuje 50 km ve smyslu výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, a k dopravě spadající do působnosti tohoto nařízení.
- 26 Za těchto okolností se Cour de cassation (Kasační soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Vztahují se ustanovení čl. 19 odst. 2 nařízení [...] č. 561/2006, podle kterých „členský stát oprávněné 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 [...] č. 3821/85, které bylo nahrazeno nařízením č. 165/2014?
- 2) Musí být čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 vykládán v tom smyslu, že řidič má možnost odchytil se od ustanovení čl. 15 odst. 2 a 7 nařízení č. 3821/85, které bylo nahrazeno nařízením č. 165/2014, podle něhož musí být řidič schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit záznamové listy a veškeré informace z daného dne a z předchozích 28 dnů, v případě, že

v průběhu těchto 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?“

K předběžným otázkám

Ke druhé otázce

- 27 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu, na kterou je třeba odpovědět na první místě, je, zda čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič, který uskutečňuje silniční dopravu spadající do působnosti tohoto nařízení, je povinen předložit v souladu s čl. 15 odst. 2, 3 a 7 nařízení č. 3821/85 na žádost kontrolora kartu řidiče, záznamové listy a veškeré informace za dobu odpovídající dni kontroly a 28 předchozím dnům i tehdy, pokud během tohoto období používal totéž vozidlo rovněž k přepravě cestujících linkovou dopravou, jejíž délka tratě nepřesahuje 50 km.
- 28 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že tato otázka je položena v kontextu sporu, v rámci kterého byl ředitel dotčené dopravní společnosti stíhán z důvodu, že řidič, kterého tato společnost zaměstnávala, nekládal kartu řidiče do tachografu po dobu, během níž přepravoval cestující v rámci pravidelné linkové dopravy, jejíž délka tratě nepřesahovala 50 km.
- 29 Je třeba připomenout, že nařízení č. 561/2006 stanovuje, jak vyplývá z jeho článku 1, pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, přičemž účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě. Pokud jde o nařízení č. 3821/85, to konkrétně stanoví požadavky na schvalování, instalaci, ověřování a používání kontrolních zařízení používaných v oblasti silniční dopravy za účelem kontroly dodržování určitých ustanovení právních předpisů v sociální oblasti týkajících se dopravy, zejména ustanovení nařízení č. 561/2006.
- 30 Podle čl. 3 odst. 1 nařízení č. 3821/85 musí být vozidla vyhrazená pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, která jsou registrována v členském státě Unie, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení č. 561/2006 vybavena kontrolním zařízením. Podle čl. 3 písm. a) posledně uvedeného nařízení se přitom toto nevztahuje na silniční dopravu vozidly vyhrazenými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km.
- 31 Proto je třeba určit, do jaké míry může mít toto vyloučení z působnosti nařízení č. 561/2006 dopad na povinnosti stanovené v článku 15 nařízení č. 3821/85 v oblasti zaznamenávání doby řízení a kontroly v případě smíšeného používání takového vozidla, jako je vozidlo dotčené ve věci v původním řízení, které spočívá zčásti v silniční dopravě, na kterou se vztahuje nařízení č. 561/2006, a částečně v přepravě cestujících prostřednictvím linkové dopravy, u níž délka tratě nepřesahuje 50 km.

- 32 Co se týče znění čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, je třeba poznamenat, že výraz „vozidla používaná [vyhrazená]“ pro přepravu cestujících v „linkové dopravě“, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km, uvedený v tomto ustanovení, naznačuje, jak v podstatě uvedl generální advokát v bodě 32 svého stanoviska, že se vztahuje pouze na vozidla určená výlučně k takové přepravě, a vylučuje tudíž vozidla, která jsou k tomuto účelu používána pouze příležitostně.
- 33 Navíc je třeba podotknout, že čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 musí být vykládán restriktivně, jelikož zavádí výjimku z působnosti nařízení. Taková výjimka zejména nemůže být vykládána tak, aby její účinky šly nad rámec toho, co je nezbytné k zajištění ochrany zájmů, kterou má zaručit, a její rozsah musí být určen s ohledem na cíle dotčené právní úpravy (obdobně viz rozsudek ze dne 3. října 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, bod 20 a citovaná judikatura).
- 34 Co se přitom týče cílů sledovaných nařízením č. 561/2006, je třeba připomenout, že podle bodu 17 jeho odůvodnění a článku 1 je cílem tohoto nařízení harmonizovat podmínky hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšit pracovní podmínky zaměstnanců tohoto odvětví, jakož i bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, přičemž tyto cíle se projevují zejména v povinnosti vybavit vozidla pro silniční přepravu tachografem umožňujícím kontrolu dodržování doby řízení a odpočinku řidičů (rozsudek ze dne 2. března 2017, Casa Noastră, C-245/15, EU:C:2017:156, bod 28 a citovaná judikatura).
- 35 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že Soudní dvůr již rozhodl, že povinnost řidiče zaznamenávat každou z dob uvedených v čl. 15 odst. 3 písm. b) nařízení č. 3821/85 se týká rovněž dob jím věnovaných řízení v rámci přepravní služby, která podle čl. 4 bodu 3 nařízení č. 3820/85 a čl. 3 odst. 1 nařízení č. 3821/85 nespadá do působnosti nařízení č. 3821/85. Taková doba totiž představuje skutečnou dobu činnosti řidiče, během níž nemůže sám volně nakládat se svým časem a která tím, že má dopad na únavu řidiče, by mohla ovlivnit řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 18. ledna 2001, Skills Motor Coaches a další, C-297/99, EU:C:2001:37, body 10, 25 a 36 až 39).
- 36 Ovlivnění schopnosti řízení může nastat i tehdy, když dny, z nichž záznam chybí, se liší od dnů, kdy se záznam řádně provádí. Nedodržení pravidel týkajících se dob řízení, přestávek a odpočinku neodhalených záznamovým zařízením ve dnech, z nichž záznam chybí, totiž může mít negativní dopad na pozdější tělesnou a psychologickou způsobilost řidiče.
- 37 Tento výklad je podepřen ustanovením čl. 6 odst. 5 nařízení č. 561/2006, který ukládá řidičům povinnost, aby zaznamenávali jako „jinou práci“ dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení.
- 38 Přijetí výkladu čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, podle kterého by vyloučení z působnosti nařízení stanovené tímto ustanovením nebylo omezeno na výlučné užívání dotčeného vozidla pro konkrétní účely silniční dopravy uvedené v daném ustanovení, by proto bylo v rozporu s nařízením sledovaným cílem spočívajícím ve zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích tím, že by nařízení č. 561/2006 činilo nepoužitelným na určitá použití tohoto vozidla, která by mohla mít vliv na řízení, tím, že by tato použití nebyla zohledňována při kontrole dodržování čl. 15 odst. 2, 3 a 7 nařízení č. 3821/85.
- 39 Za těchto podmínek je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič, který uskutečňuje silniční dopravu spadající do působnosti tohoto nařízení, je povinen předložit v souladu s čl. 15 odst. 2, 3 a 7 nařízení č. 3821/85 na žádost kontrolora kartu řidiče, záznamové listy a veškeré informace za dobu

odpovídající dni kontroly a 28 předchozím dnům i tehdy, pokud během tohoto období používal totéž vozidlo rovněž k přepravě cestujících linkovou dopravou, jejíž délka tratě nepřesahuje 50 km.

K první otázce

- 40 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby příslušné orgány členského státu mohly uložit řidiči vozidla nebo dopravci sankci za porušení nařízení č. 3821/85, ke kterému došlo na území jiného členského státu nebo třetí země, avšak bylo zjištěno na jeho území a za něj dosud nebyla uložena sankce.
- 41 Bez dalšího je třeba uvést, že podle svého zcela jednoznačného znění čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 stanoví, že členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení pravidel, které bylo zjištěno na jeho území a za něj dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země, pouze pokud se jedná o porušení „tohoto nařízení“. Tato formulace tak jasně zdůrazňuje, že se toto ustanovení týká pouze porušení nařízení č. 561/2006, a nikoli porušení nařízení č. 3821/85.
- 42 Tento doslovný výklad je podepřen kontextem, jehož součástí čl. 19 odst. 2 nařízení 561/2006 je.
- 43 Je totiž třeba uvést, že čl. 19 odst. 1 nařízení č. 561/2006 naopak výslovně ukládá členským státům povinnost stanovit pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení „a“ nařízení č. 3821/85 a v odstavci 4 rovněž upřesňuje, že členské státy musí zajistit, aby pro případy porušení nařízení č. 561/2006 „nebo“ č. 3821/85 zavedly přiměřený systém sankcí, který může zahrnovat finanční sankce.
- 44 Okolnost, že se článek 19 v odstavcích 1 a 4 týká porušení nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85, avšak ve svém odstavci 2 odkazuje pouze na porušení nařízení č. 561/2006, potvrzuje, že posledně uvedený odstavec nelze vykládat tak, že se týká porušení nařízení č. 3821/85.
- 45 Z toho plyne, že za současného stavu unijního práva nemohou příslušné orgány členského státu ukládat sankce za porušení nařízení č. 3821/85 zjištěná na území tohoto státu, ale spáchaná na území jiného členského státu. Vzhledem k tomu, že tento aspekt platné unijní právní úpravy může mít negativní dopad na pracovní podmínky řidičů a na bezpečnost silničního provozu, přísluší unijnímu normotvůrci rozhodnout o případné změně (obdobně viz rozsudek ze dne 18. ledna 2001, Skills Motor Coaches a další, C-297/99, EU:C:2001:37, bod 34).
- 46 Tento výklad je kromě toho jediný, který odpovídá zásadě legality trestných činů a trestů zakotvené čl. 49 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie, která požaduje, aby zákon jasně definoval protiprávní jednání a tresty, které za ně lze uložit, přičemž tato podmínka je splněna, pokud má jednotlivec možnost se ze znění příslušného ustanovení – a v případě potřeby z výkladu, který k němu podaly soudy – dozvědět, z jakého jednání a opomenutí mu vzniká trestní odpovědnost (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Vaditrans, C-102/16, EU:C:2017:1012, bod 51 a citovaná judikatura).

- 47 V důsledku toho je třeba na první z položených otázek odpovědět, že čl. 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby příslušné orgány členského státu mohly uložit řidiči vozidla nebo dopravci sankci za porušení nařízení č. 3821/85, ke kterému došlo na území jiného členského státu nebo třetí země, avšak bylo zjištěno na jeho území a za něj dosud nebyla uložena sankce.

K nákladům řízení

- 48 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

- 1) **Článek 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 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič, který uskutečňuje silniční dopravu spadající do působnosti tohoto nařízení, je povinen předložit v souladu s čl. 15 odst. 2, 3 a 7 nařízení Rady (ES) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě ve znění nařízení č. 561/2006 na žádost kontrolora kartu řidiče, záznamové listy a veškeré informace za dobu odpovídající dni kontroly a 28 předchozím dnům i tehdy, pokud během tohoto období používal totéž vozidlo rovněž k přepravě cestujících linkovou dopravou, jejíž délka tratě nepřesahuje 50 km.**
- 2) **Článek 19 odst. 2 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby příslušné orgány členského státu mohly uložit řidiči vozidla nebo dopravci sankci za porušení nařízení č. 3821/85 ve znění nařízení č. 561/2006, ke kterému došlo na území jiného členského státu nebo třetí země, avšak bylo zjištěno na jeho území a za něj dosud nebyla uložena sankce.**

Podpisy.