

Versão anonimizada

Tradução

C-906/19 - 1

Processo C-906/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

11 de dezembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Cour de cassation (France) (Tribunal de Cassação, França)

Data da decisão de reenvio:

7 de maio de 2019

Recorrente:

FO

Recorrido:

Ministère public

[Omissis]

REPÚBLICA FRANCESA

EM NOME DO POVO FRANCÊS

A COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE (Tribunal de Cassação, Secção Criminal), em sessão pública *[omissis]*, realizada em 7 de maio de 2019, proferiu o seguinte acórdão:

[Omissis]

A Cour de cassation (Tribunal de Cassação) pronuncia-se sobre o recurso interposto por:

- FO,

do acórdão da cour d'appel de VERSAILLES (Tribunal de Recurso de VERSALHES), 18.^a Secção, com data de 2 de maio de 2018, que, por infrações à regulamentação das condições de trabalho nos transportes rodoviários, o condenou a 10 125 EUR de multa.

[*Omissis*].

Apresentação do litígio

1. [*Omissis*] [*omissis*] [Convenções de citação]
2. Em 2 de abril de 2013, em Versalhes, os funcionários da divisão de prevenção e repressão das infrações rodoviárias procederam ao controlo rodoviário de um autocarro operado pela empresa Omnibusunternehmen FO, com sede em Segenthal, na Alemanha.
3. Durante esse controlo, os funcionários solicitaram ao condutor que justificasse a sua atividade relativamente ao dia em curso e aos 28 dias anteriores em aplicação do artigo 26.º do [Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho – a seguir «Regulamento n.º 561/2006»]. Constataram então que, de 5 a 9 de março, e depois de 14 a 16 de março, ou seja, durante nove dias, o veículo tinha circulado sem que o cartão de condutor exigido pelo artigo 1.º do Decreto n.º 2006-303, de 10 de março de 2006, em vigor à data dos factos (artigo R. 3313-19 do code des transports (Código dos Transportes), fosse inserido no tacógrafo (o termo francês foi alterado com a entrada em vigor do [Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes] (a seguir «Regulamento n.º 165/2014»)).
4. Na sequência desses factos, foi instaurado um processo contra FO, diretor da empresa já referida, com base no artigo L. 3315-5, primeiro parágrafo, do Código dos Transportes, por ter cometido, em Versalhes, nos dias já referidos, o delito de não introdução do cartão de condutor no tacógrafo do veículo em nove ocasiões.
5. O tribunal correctionnel de Versailles (Tribunal Correccional de Versalhes) declarou os factos provados e aplicou ao arguido uma multa de 10 125 EUR. A cour d'appel de Versailles (Tribunal de Recurso de Versalhes), a quem foi submetido o recurso do arguido e, a título subordinado, o do ministère public (Ministério Público), confirmou essa decisão sobre a culpabilidade e a pena.

6. Perante a cour d'appel (tribunal de recurso), FO invocou a incompetência territorial dos órgãos jurisdicionais penais franceses pelo facto de, por um lado, os delitos que lhe eram imputados, apesar de constatados em França, terem sido cometidos na Alemanha, uma vez que o veículo se encontrava aí nos dias em que foi acusado de não ter assegurado que o cartão de condutor fosse inserido no aparelho de controlo e, por outro, nem a lei francesa, devido ao princípio da territorialidade da lei penal, nem o direito da União, e precisamente o n.º 2 do Regulamento n.º 561/2006, por não remeter para o Regulamento n.º 3821/85, o fundamento da acusação, permitirem às autoridades francesas, tendo constatado os delitos, intentar uma ação judicial contra o seu autor, uma vez que essas infrações foram cometidas no território de outro Estado-Membro da União.

7. Para afastar esta argumentação, os juízes consideraram que os factos apurados aquando do controlo rodoviário são abrangidos pelas disposições do artigo L. 3315-5 do code des transports (Código dos Transportes), que pune com seis meses de prisão e 3 750 EUR de multa o facto de se efetuar um transporte rodoviário com um cartão de condutor não conforme ou que não pertence ao condutor que o utiliza, ou sem o cartão inserido no tacógrafo do veículo. Constataram que este texto foi adotado para a aplicação do Regulamento n.º 3821/85.

8. A cour d'appel (tribunal de recurso) acrescentou que o artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006 contém, no seu n.º 2, uma derrogação expressa ao princípio da territorialidade da ação penal, que permite a um Estado-Membro aplicar sanções às infrações cometidas contra este regulamento mesmo quando tenham sido perpetradas no território de outro Estado-Membro e, salientando que esta exceção se refere expressamente ao «presente regulamento», deduziu daí que essa remissão engloba o n.º 1 desse mesmo artigo 19.º, que visa, por sua vez, o Regulamento n.º 3821/85.

9. Os juízes concluíram que o Regulamento n.º 561/2006, que prevalece sobre as disposições nacionais, derroga o princípio da territorialidade da ação penal, uma vez que esta derrogação diz respeito não só às disposições inerentes a este regulamento mas também às que designa, ou seja, à do Regulamento n.º 3821/85.

10. Por conseguinte, julgaram improcedente a exceção de incompetência suscitada pelo arguido.

11. FO interpôs recurso de cassação desta decisão. Após ter retomado, em substância, a fundamentação que tinha desenvolvido perante os primeiros juízes, pediu à Cour de cassation (Tribunal de Cassação) que submetesse ao Tribunal de Justiça da União Europeia uma questão prejudicial para resolver a questão.

12. O recorrente pediu igualmente à Cour de cassation (Tribunal de Cassação) que anulasse o acórdão da cour d'appel de Versailles (Tribunal de Recurso de Versalhes) noutra ponto. censura-o por não ter respondido à sua fundamentação segundo a qual não podia ter cometido os factos que lhe são imputados, uma vez

que a legislação sobre o tempo de condução e o período de repouso não se aplica aos trajetos com menos de 50 km, e que, nesse caso, os condutores estão dispensados de inserir o cartão de condutor no tacógrafo. FO indicou, assim, que o tacógrafo foi mudado para a posição «out of scope», precisando que para qualquer circulação fora do âmbito de aplicação da legislação sobre o tempo de condução e de repouso o cartão [de] condutor não tem de ser inserido.

13. Deduz-se desta argumentação que é permitido a uma empresa de transportes rodoviários fazer uma utilização mista dos seus veículos, cujos condutores podem, quando são afetos a transportes abrangidos pelo artigo 3.º, alínea a), do Regulamento n.º 561/2006, pôr o tacógrafo fora de serviço e, em seguida, reativá-lo quando os transportes não se inserem no âmbito dessa exceção.

14. Ora, este pressuposto, que contém uma interpretação do direito comunitário, não pode ser acolhido sem mais ampla discussão.

Legislação aplicável

15. A legislação dos transportes rodoviários assenta em dois regulamentos e suas versões sucessivas, adotados em 20 de dezembro de 1985.

16. Trata-se, por um lado, do Regulamento n.º 3821/85. Este regulamento foi alterado várias vezes, antes de ser substituído pelo Regulamento n.º 165/2014 de 4 de fevereiro de 2014, o qual, posterior aos factos do caso em apreço, não lhes é aplicável.

17. Trata-se, por outro lado, do Regulamento n.º 3820/85. Este regulamento foi substituído pelo Regulamento n.º 561/2006 de 15 de março de 2006. É este último texto que é aplicável aos factos do presente caso. Além de conter disposições que alteram o Regulamento n.º 3821/85 que estão na base dos procedimentos instaurados no presente caso, contém uma disposição que habilita os Estados-Membros a sancionar as infrações às suas disposições que constatem, mesmo que tenham sido cometidas no território de outros Estados-Membros.

18. Estes dois conjuntos de textos parecem constituir um todo em que a caracterização da violação da regulamentação relativa à duração do tempo de condução, cujos fundamentos se encontram no Regulamento n.º 3820/85, atual Regulamento n.º 561/2006, só é possível se a regulamentação relativa ao aparelho de controlo (tacógrafo), cujos fundamentos se encontram no Regulamento n.º 3821/85, for ela própria respeitada.

19. O Regulamento n.º 3821/85, à data dos factos em causa, continha um artigo 15.º cujos n.ºs 2 e 7 estavam assim redigidos na sequência de alterações introduzidas pelo artigo 26.º do Regulamento n.º 561/2006:

«2. Os condutores devem utilizar as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo.

A folha de registo ou cartão de condutor não podem ser retirados antes do fim do período de trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma. Nenhuma folha de registo ou nenhum cartão de condutor podem ser utilizados por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinada.

Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, os condutores não possam utilizar os elementos do aparelho instalado no veículo, os períodos de tempo referidos nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do n.º 3 devem:

- a) ser inscritos na folha de registo por inscrição manual, registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar a folha, se o veículo estiver equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o anexo I; ou
- b) ser inscritos no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de introdução manual oferecida pelo aparelho de controlo, se o veículo estiver equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o Anexo IB.

Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o Anexo IB, os condutores devem certificar-se de que os seus cartões foram inseridos na ranhura certa do tacógrafo.

[Quando se encontrarem a bordo do veículo dois condutores, estes deverão inscrever nas folhas de registo as modificações necessárias, de forma a que as informações previstas no anexo I, título II, pontos 1 a 3 sejam registadas na folha do condutor que se encontra efetivamente ao volante.]

7. a) Sempre que o condutor conduza um veículo equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o anexo I, deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo:

- i) as folhas de registo da semana em curso e as utilizadas pelo condutor nos 15 dias anteriores;
- ii) o cartão de condutor, se o possuir; e
- iii) qualquer registo manual e impressão efetuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006.

No entanto, após 1 de janeiro de 2008, os períodos referidos nas subalíneas i) e iii) abrangerão o dia em curso e os 28 dias anteriores;

b) Sempre que o condutor conduza um veículo equipado com um aparelho de controlo de acordo com o anexo 1 B, deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo:

- i) o cartão de condutor de que for titular,

ii) qualquer registo manual e impressão efetuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006, e

iii) as folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea anterior, no caso de ter conduzido um veículo equipado com um aparelho de controlo de acordo com o anexo I.

No entanto, após 1 de janeiro de 2008, os períodos referidos na subalínea ii) devem abranger o dia em curso e os 28 dias anteriores;

c) Os agentes autorizados para o efeito podem verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 através da análise das folhas de registo ou dos dados, visualizados ou impressos, registados pelo aparelho de controlo ou pelo cartão de condutor ou, na falta destes meios, através da análise de qualquer outro documento comprovativo que permita justificar o incumprimento de qualquer disposição, como as previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 16.º».

20. A Diretiva n.º 2006/22/CE, de 15 de março de 2006, contém um anexo III, alterado pela Diretiva n.º 2009/5/CE de 30 de janeiro de 2009, que, na redação da altura, preconizava considerar infração «muito grave» a infração ao artigo 15.º, n.º 7, do Regulamento n.º 3821/85, que consiste no facto de se encontrar na «incapacidade de apresentar registos dos 28 dias anteriores» (infração I 3).

21. No direito interno, esta infração é instituída pelo artigo L. 3315-5 do code des transports (Código dos Transportes), que prevê que seja punido com seis meses de prisão e 3 750 EUR de multa o facto de se efetuar um transporte rodoviário com um cartão de condutor não conforme ou que não pertence ao condutor que o utiliza, ou sem o cartão inserido no tacógrafo do veículo.

22. Além disso, a secção criminal da Cour de cassation (Tribunal de Cassação) fez, em várias ocasiões, uma aplicação direta de disposições resultantes dos Regulamentos n.º 3820/85 e n.º 3821/85, e dos regulamentos que os substituíram *[omissis]*. [Referências de jurisprudência]

23. A possibilidade de o Estado-Membro que efetua o controlo punir essa infração quando se afigure que, durante todo ou parte do período de vinte e oito dias que antecedeu o controlo, o veículo se encontrava no território de outro Estado-Membro da União Europeia é posta em dúvida pelo recorrente, com base numa interpretação do artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006.

24. O artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006 tem a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento

(CEE) n.º 3821/85 será sujeita a mais de uma sanção ou processo. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão as referidas medidas e as regras sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade.

2. Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade de aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente regulamento detetadas no seu território que ainda não tenham sido sujeitas a sanções, ainda que tais infrações tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.

A título de derrogação, sempre que seja detetada uma infração:

- que não tenha sido cometida no território do Estado-Membro em questão, e
- que tenha sido cometida por uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro ou num país terceiro, ou por um condutor cujo local de afetação se situe noutro Estado-Membro ou num país terceiro,

em vez de impor uma sanção, os Estados-Membros podem, até 1 de janeiro de 2009, notificar dos factos relativos à infração a autoridade competente do Estado-Membro ou do país terceiro em que esteja sediada a empresa ou em que o condutor tenha o seu local de afetação.

3. Sempre que um Estado-Membro intente uma ação ou imponha uma sanção por uma infração específica, deverá fornecer ao condutor o respetivo comprovativo por escrito.

4. Os Estados-Membros devem assegurar a vigência de um sistema de sanções proporcionadas, que podem incluir sanções financeiras, por infração ao presente regulamento ou ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 por parte de empresas de transportes ou de expedidores associados, transitários, operadores turísticos, contratantes principais, subcontratantes e agências de emprego de condutores».

25. Por último, o Regulamento n.º 561/2006 contém, no artigo 3.º, alínea a), uma disposição com a seguinte redação:

«O presente regulamento não se aplica aos transportes rodoviários efetuados por meio de:

- a) Veículos afetos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;

26. O artigo 15.º do mesmo regulamento precisa ainda que:

«Os Estados-Membros devem garantir que os condutores dos veículos referidos na alínea a) do artigo 3.º sejam regidos por regras nacionais que proporcionem

proteção adequada em matéria de tempo de condução autorizado e de pausas e períodos de repouso obrigatórios».

27. O artigo 3.º do Regulamento n.º 3821/85, na redação alterada pelo artigo 26.º do regulamento anterior, acrescenta que

«1. O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-Membro, com exceção dos veículos referidos no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 [...]».

Apresentação e implicações das questões

28. Em primeiro lugar, segundo o recorrente, o n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006 deve ser entendido no sentido de que embora permita a um Estado aplicar uma sanção a uma infração detetada no seu território e cometida no território de outro Estado-Membro no caso das infrações ao Regulamento n.º 561/2006, tal não é o caso das infrações ao Regulamento n.º 3821/85.

29. Na falta de outra disposição de direito comunitário, daqui resulta que os Estados-Membros não podem punir a violação que consiste em incumprimentos do disposto no artigo 15.º do Regulamento n.º 3821/85, desde que se verifique que, ao longo do período de vinte e oito dias que precederam o controlo, o condutor tenha estado no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

30. No sentido contrário, pode, no entanto, ser alegado que a sanção das infrações ao Regulamento n.º 3821/85 é necessária e apoia a punição das infrações ao Regulamento n.º 561/2006, o que poderia justificar uma outra interpretação do seu artigo 19.º, como a adotada pela cour d'appel de Versailles (Tribunal de Recurso de Versalhes) (recordada no n.º 8, *supra*).

31. Pode ainda referir-se a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, segundo a qual «para interpretar uma disposição do direito da União, [importa] ter em conta não só os seus termos mas também os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte» (TJUE, acórdão de 3 de outubro de 2013, Lundberg, C-317/-12), ou ainda «para a interpretação de uma disposição do direito da União, [importa] ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte» (TJUE, acórdão de 26 de setembro de 2018, Baumgartner, C-513/17, n.º 23).

32. Ora, o Tribunal de Justiça da União Europeia recordou que «[t]endo em vista [o] objetivo [da melhoria das condições de trabalho do pessoal do setor rodoviário e da segurança rodoviária em geral] e a fim de garantir uma aplicação eficaz das disposições do Regulamento n.º 561/2006, como é confirmado pelo seu considerando 14, é essencial que, após um período de transição, as autoridades competentes possam verificar, por ocasião dos controlos de estrada, que os tempos

de condução e os períodos de repouso foram devidamente cumpridos no dia do controlo e nos 28 dias precedentes» e que «[...] tendo em vista uma aplicação eficaz do Regulamento n.º 561/2006 no interesse da segurança rodoviária, não é só necessário fiscalizar o respeito das disposições desse regulamento, mas convém também que os Estados-Membros possam aplicar sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas em caso de deteção de uma infração, conforme prevê o artigo 19.º, n.º 1, deste regulamento» (TJUE, acórdão de 26 de setembro de 2018, Baumgartner, C-513/17, referido anteriormente, n.ºs 28 e 29).

33. Na mesma perspetiva, pode recordar-se que originariamente, os dois regulamentos tinham instituído um regime unitário de sanção que já permitia a punição das infrações cometidas pelos não residentes (TJUE, acórdão de 23 de janeiro de 1997, Pastoors e Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Uma outra abordagem poderia ainda ser sustentada pela leitura do n.º 7 do artigo 15.º do Regulamento n.º 561/2006, que prevê que «o condutor [...] deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo [...] as folhas de registo [...] e qualquer registo [relativos] ao dia em curso e aos 28 dias anteriores», abordagem segundo a qual só constitui uma violação do regulamento comunitário o facto de não se estar em condições de apresentar os documentos pedidos no dia do controlo. Tal conceção parece compatível com a da infração I 3 mencionada no anexo III da Diretiva 2006/22/CE, acima referida, que consiste no facto de se encontrar na «[i]ncapacidade de apresentar registos dos 28 dias anteriores».

36. Uma vez que esse incumprimento só pode ser constatado no dia do controlo, no território do Estado-Membro que, por hipótese, dá início ao procedimento, tem necessariamente um carácter instantâneo, de modo que a questão de saber se a infração foi cometida, em parte, no território de outro Estado-Membro já não se coloca.

37. Não se afigura que o Tribunal de Justiça da União Europeia já tenha interpretado os textos em causa num sentido que permita responder ao fundamento suscitado pelo recorrente, ainda que já tenha sido chamado a conhecer do alcance do artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006 (TJUE, acórdão de 26 de setembro de 2018, Baumgartner, C-513/17, já referido).

38. Por conseguinte, não parece possível considerar que a aplicação correta do direito da União se impõe com tal evidência que não levanta nenhuma dúvida razoável (TJUE, acórdão de 4 de outubro de 2018, Comissão Europeia/República Francesa, C-416/17, n.º 110). A questão suscitada deve ser objeto de uma questão prejudicial.

39. Em segundo lugar, segundo o recorrente, um condutor pode colocar o tacógrafo em modo «out of scope» durante uma parte do período de 28 dias anteriores ao dia do controlo, em transportes que relevam da exceção prevista no artigo 3.º, alínea a), do Regulamento n.º 561/2006.

40. Tendo sido submetida ao Tribunal de Justiça da União Europeia uma questão relativa ao alcance de uma outra derrogação prevista pelo mesmo artigo, a saber o conceito de «transportes não comerciais de mercadorias», na aceção do artigo 3.º, h), do regulamento já referido, lembrou (TJUE, acórdão de 3 de outubro de 2013, Lundberg, C-317/-12, já referido) que não havia, à luz dos objetivos prosseguidos pela legislação controvertida, que «pôr em causa o efeito útil da derrogação prevista [...]» (n.º 34), que importava notar que um tal transporte «não afeta[va] a concorrência no setor do transporte rodoviário» (n.º 35) e, por fim, que a interpretação prevista da disposição controvertida do direito da União «não deveria ter efeitos negativos significativos na segurança rodoviária» (n.º 37).

41. Não é certo que tais motivos continuem a ser pertinentes no caso da condução, durante um período unitário de vinte e oito dias, de veículos em trajetos que se enquadram, alguns, no regime de direito comum, e outros na exceção do artigo 3.º, alínea a).

42. A hipótese de tal utilização conjugada das disposições dos Regulamentos n.º 561/2006 e n.º 3821/85, que fixam o direito comum, e da exceção já referida não parece ter sido prevista pelo artigo 3.º do Regulamento n.º 3821/85, que se limita a prever que, no caso do artigo 3.º, alínea a), em causa, o aparelho de controlo não é «instalado e utilizado».

43. A interpretação adotada pelo recorrente não parece impor-se com tal evidência que não suscite nenhuma dúvida razoável. Por conseguinte, será submetida uma segunda questão prejudicial.

PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS, a Cour (o Tribunal [de Cassação]):

REENVIA ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões:

As disposições do artigo 19.º, n.º 2 do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, segundo as quais «[o]s Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade de aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente regulamento detetadas no seu território que ainda não tenham sido sujeitas a sanções, ainda que tais infrações tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro», aplicam-se unicamente às infrações às disposições desse regulamento ou igualmente às infrações às disposições do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, que foi substituído pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários?

Deve o artigo 3.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, ser interpretado no sentido de que é permitido a um condutor derrogar às disposições dos n.ºs 2 e 7 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, que foi substituído pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização dos tacógrafos nos transportes rodoviários, segundo as quais o condutor deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo, as folhas de registo e qualquer registo relativo ao dia em curso e aos 28 dias anteriores, em caso de utilização durante um período de 28 dias de um veículo para certos trajetos, alguns dos quais são abrangidos pelas previsões das disposições da exceção já referida, e outros não autorizam qualquer derrogação ao uso de um aparelho de controlo?

SUSPENDE a instância até à decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia;

[Omissis]

[Omissis] [Formalidades]

DOCUMENTO DE TRABALHO