

Anonymiseret version

Oversættelse

C-906/19 – 1

Sag C-906/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

11. december 2019

Forelæggende ret:

Cour de cassation (Frankrig)

Forelæggelsesafgørelse af:

7. maj 2019

Appellant:

FO

Indstævnt:

Ministère public

[Udelades]

DEN FRANSKE REPUBLIK

PÅ VEGNE AF DET FRANSKE FOLK

På sit offentlige retsmøde [udelades] den 7. maj 2019 har Cour de cassation, chambre criminelle (kassationsdomstol, afdelingen for straffesager) afsagt følgende dom:

[Udelades]

Kassationsdomstolen træffer afgørelse vedrørende appellen iværksat af:

- FO,

til prøvelse af dommen afsagt af cour d'appel de Versailles (appeldomstolen i Versailles), 18. afdeling, af 2. maj 2018, hvorved appellanten blev idømt en bøde på 10 125 EUR for overtrædelse af bestemmelserne om arbejdsvilkår inden for vejtransport.

[Udelades].

Beskrivelse af sagens genstand

1. [udelades] **[org. s. 2]** [udelades] [konventioner om indstævning]
2. I Versailles foretog tjenestemænd fra afdelingen for forebyggelse og bekæmpelse af færdselsforseelser den 2. april 2013 en vejkontrol af en bus, der drives af virksomheden Omnibusunternehmen FO, der har hjemsted i Segenthal i Tyskland.
3. I forbindelse med denne kontrol bad tjenestemændene føreren dokumentere sit arbejde for den pågældende dag samt for de forudgående 28 dage i henhold til artikel 26 i [Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 – herefter »forordning nr. 561/2006«]. De konstaterede her, at køretøjet havde kørt fra den 5. til den 9. marts og derefter fra den 14. til den 16. marts, dvs. i ni dage, uden at det førerkort, der kræves i henhold til artikel 1 i dekret nr. 2006-303 af 10. marts 2006, som var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder (artikel R. 3313-19 i code des transports [lov om transport]), var indsat i fartskriveren (betegnet som takograf siden ikrafttrædelsen af [Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport] [herefter »forordning nr. 165/2014«]).
4. På baggrund af disse omstændigheder blev FO, der var direktør i den nævnte virksomhed, i henhold til artikel L. 3315-5, stk. 1, i code de transport (lov om transport) tiltalt for i ni tilfælde, på de nævnte datoer, i Versailles at have undladt at indsætte førerkortet i køretøjets takograf.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (retten i første instans i straffesager i Versailles) fastslog, at de faktiske omstændigheder kunne lægges til grund, og pålagde tiltalte en bøde på 10 125 EUR. Cour d'appel de Versailles (appeldomstolen i Versailles), for hvilken tiltalte og i øvrigt også anklagemyndigheden iværksatte appel, bekræftede denne afgørelse om skyldsspørgsmålet og strafudmålingen.

6. Ved appeldomstolen påberåbte FO sig, at de franske domstole i straffesager ikke havde stedlig kompetence, for det første fordi de lovovertrædelser, som FO stod anklaget for, selv om de var konstateret i Frankrig, var blevet begået i Tyskland, idet køretøjet befandt sig dér på de datoer, hvor han blev foreholdt ikke at have sørget for, at førerkortet var blevet indsat i kontrolapparatet, og på den anden side, at hverken fransk ret, som følge af princippet om strafferettens territorialitet, eller EU-retten, nærmere bestemt stk. 2 i forordning nr. 561/2006, idet der i denne bestemmelse ikke henvises til forordning nr. 3821/85, som udgør grundlaget for strafbarheden, ikke gav de franske myndigheder, som havde konstateret, at der var begået lovovertrædelser, mulighed for at retsforfølge deres ophavsmand, eftersom disse overtrædelser var begået på en anden EU-medlemsstats område. **[org. s. 3]**

7. Med henblik på at afvise denne argumentation fastslog Retten, at de faktiske omstændigheder, der blev konstateret ved vejkontrollen, er omfattet af bestemmelserne i artikel L. 3315-5 i lov om transport, hvori det bestemmes, at det straffes med seks måneders fængsel og 3 750 EUR i bøde at udføre vejtransport med et førerkort, som ikke overholder reglerne eller ikke tilhører føreren, eller hvis der ikke er sat et kort i køretøjets fartskriver. Den konstaterede, at denne tekst var blevet udstedt med henblik på gennemførelsen af forordning nr. 3821/85.

8. Appeldomstolen tilføjede, at artikel 19 i forordning nr. 561/2006, stk. 2, indeholder en udtrykkelig undtagelse fra princippet om retsforfølgningens territorialitet, som gør det muligt for en medlemsstat at straffe overtrædelser af denne forordning, selv om de er blevet begået på en anden medlemsstats område, og anførte, at denne undtagelse udtrykkeligt vedrører »denne forordning«, og udledte heraf, at henvisningen omfatter artikel 19, stk. 1, hvori der henvises til forordning nr. 3821/85.

9. Appeldomstolen konkluderede på grundlag heraf, at i forordning nr. 561/2006, der har forrang for de nationale bestemmelser, fraviges princippet om retsforfølgningens territorialitet, idet denne undtagelse ikke blot gælder for bestemmelserne i forordningen selv, men også bestemmelserne i forordning nr. 3821/85.

10. Den forkastede derfor tiltaltes indsigelse om manglende kompetence.

11. FO har iværksat kassationsappel til prøvelse af denne afgørelse. Efter i det væsentlige at have gentaget den argumentation, som han har fremført for retten i første instans, har han anmodet kassationsdomstolen om at indbringe et præjudicielt spørgsmål for Den Europæiske Unions Domstol for at få den til at tage stilling til spørgsmålet.

12. Appellanten har ligeledes anmodet kassationsdomstolen om at tage stilling til dommen fra appeldomstolen i Versailles på et andet punkt. Han har kritiseret dommen for ikke at have taget stilling til hans argument om, at han ikke kan have begået de påtalte forhold, da lovgivningen om køre- og hviletid ikke finder

anvendelse på strækninger på mindre end 50 km, og at førerne i dette tilfælde er fritaget for at indsætte førerkortet i takografen. FO har således anført, at takografen var sat i »out of scope«-tilstand, og har præciseret, at ved enhver form for kørsel uden for anvendelsesområdet for forordningen om køre- og hviletid skal førerkortet ikke indsættes.

13. Det følger af denne argumentation, at det ville være tilladt for en vejtransportvirksomhed at anvende sine køretøjer på forskellige måder, og at førere, når de udfører transporter, der er omfattet af artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, ville kunne slå takografen fra og derefter genaktivere den ved transporter, der ikke er omfattet af denne undtagelse. **[org. s. 4]**

14. Denne forudsætning, som indebærer en fortolkning af fællesskabsretten, kan imidlertid ikke uden videre anerkendes.

Gældende lovgivning

15. Bestemmelserne om vejtransport er baseret på to forordninger, der blev udstedt den 20. december 1985, og de efterfølgende versioner af disse.

16. Det drejer sig for det første om forordning nr. 3821/85. Denne forordning er blevet ændret flere gange, inden den blev erstattet af forordning nr. 165/2014 af 4. februar 2014, som blev vedtaget efter de forhold, som appellanten retsforfølges for, fandt sted, hvorfor den ikke finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag.

17. Derudover drejer det sig om forordning nr. 3820/85. Denne forordning blev erstattet af forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006. Det er sidstnævnte, der finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag. Ud over at den indeholder bestemmelser om ændring af forordning nr. 3821/85, som ligger til grund for den retsforfølgning, der er indledt i den foreliggende sag, indeholder den en bestemmelse, der bemyndiger medlemsstaterne til at pålægge sanktioner for overtrædelser af disse bestemmelser, som de konstaterer, selv om de er begået på andre medlemsstaters område.

18. Disse to grupper af retsakter ser ud til at udgøre en helhed, idet der kun kan være tale om overtrædelse af bestemmelserne om køretid, som er indeholdt i forordning nr. 3820/85, nu forordning nr. 561/2006, hvis bestemmelserne vedrørende kontrolapparatet (takografen), der har sit retsgrundlag i forordning nr. 3821/85, er overholdt.

19. Forordning nr. 3821/85 omfattede på tidspunktet for de faktiske omstændigheder en artikel 15, hvis stk. 2 og 7 var affattet som følger efter de ændringer, der blev indført ved artikel 26 i forordning nr. 561/2006:

»2. Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes

først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for.

Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum, **[org. s. 5]**

a) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudses, eller

b) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.

Når der er mere end en fører i et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, sørger de for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i fartskriveren.

Førerne foretager de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, når køretøjet føres af flere personer, således at de i afsnit II, nr. 1 til 3, i bilag I omhandlede oplysninger, optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

7. a) Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage

ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og

iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og iii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

i) sit førerkort

ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, og

diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i [org. s. 6] denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

c) En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.

20. Direktiv nr. 2006/22/EF af 15. marts 2006 indeholder et bilag III, som er ændret ved direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009, og ifølge den seneste udgave foreligger der en »meget alvorlig overtrædelse«, når der er tale om en overtrædelse af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85, som består i, at man er »[u]de af stand til at forevise registreringer for de foregående 28 dage« (overtrædelse I 3).

21. I national ret er denne overtrædelse fastlagt i artikel L. 3315-5 i lov om transport, hvori det bestemmes, at det straffes med fængsel i seks måneder og 3 750 EUR i bøde at udføre vejtransport med et førerkort, som ikke overholder bestemmelserne eller ikke tilhører den fører, der benytter det, eller hvis der ikke er indsat et førerkort i køretøjets fartskriver.

22. Kassationsdomstolens afdeling for straffesager har desuden ved flere lejligheder foretaget en direkte anvendelse af bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85 og af deres efterfølgere [udelades]. [Henvisninger til retspraksis]

23. Appellanten har rejst tvivl om, hvorvidt den medlemsstat, der foretager kontrollen, har mulighed for at sanktionere denne overtrædelse, når det viser sig, at køretøjet i hele tidsrummet på 28 dage eller en del heraf, der går forud for kontrollen, befinder sig på en anden medlemsstats område, på grundlag af en fortolkning af artikel 19 i forordning nr. 561/2006.

24. Artikel 19 i forordning nr. 561/2006 er affattet således:

»1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse

af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og [org. s. 7] sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjeland område.

En medlemsstat kan undtagelsesvist, når der er konstateret en overtrædelse:

som ikke er begået på den pågældende medlemsstats område, og

som er begået af en virksomhed etableret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland eller af en fører, hvis ansættelsessted er i en anden medlemsstat eller et tredjeland

indtil den 1. januar 2009 i stedet for at pålægge en sanktion underrette den kompetente myndighed i den medlemsstat eller det tredjeland, hvor virksomheden er etableret, eller hvor føreren har sit ansættelsessted, om omstændighederne i forbindelse med overtrædelsen.

3. Når en medlemsstat indleder retsforfølgning eller pålægger sanktioner for en bestemt overtrædelse, skal medlemsstaten udstyre føreren med et skriftligt bevis herfor.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85«.

25. Endelig indeholder forordning nr. 561/2006 i artikel 3, litra a), en bestemmelse med følgende ordlyd:

»Denne forordning gælder ikke for vejtransport med: a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«

26. I samme forordnings artikel 15 præciseres det endvidere, at

»Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider«. [Org. s. 8]

27. I artikel 3 i forordning nr. 3821/85, som ændret ved artikel 26 i den tidligere forordning, tilføjes:

»1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006 [...]«.

Beskrivelse af spørgsmålene

28. Det er for det første appellants opfattelse, at artikel 19, stk. 2, i forordning nr. 561/2006 skal forstås således, at selv om den gør det muligt for en stat at pålægge en sanktion for en overtrædelse, der er konstateret på dens område og er begået på en anden medlemsstats område ved overtrædelser af forordning nr. 561/2006, er dette ikke tilfældet for overtrædelser af forordning nr. 3821/85.

29. Da der ikke findes andre bestemmelser i fællesskabsretten, følger det ifølge appellanten heraf, at medlemsstaterne ikke kan sanktionere overtrædelser af bestemmelserne i artikel 15 i forordning nr. 3821/85, såfremt det viser sig, at føreren i løbet af de 28 dage, der går forud for kontrollen, har befundet sig på en anden af Den Europæiske Unions medlemsstats område.

30. I modsat fald kan man imidlertid argumentere for, at sanktionen for overtrædelse af forordning nr. 3821/85 er nødvendig og er til støtte for bekæmpelsen af overtrædelser af forordning nr. 561/2006, hvilket kan begrunde en anden fortolkning af forordningens artikel 19, således som den, der lægges til grund af appeldomstolen i Versailles (jf. punkt 8 ovenfor).

31. Man kan også henvise til Den Europæiske Unions Domstols praksis, hvorefter »der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot [skal] tages hensyn til dennes ordlyd, men også til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af« (dom af 3.10.2013, Lundberg (C-317-12), eller hvorefter »der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af« (dom af 26.9.2018, Baumgartner (C-513/17, præmis 23).

32. Men Den Europæiske Unions Domstol har fastslået, at »[m]ed henblik på at opnå [formålet om at forbedre de ansattes arbejdsvilkår inden for transportsektoren og at forbedre færdselssikkerheden generelt] og for at sikre en effektiv håndhævelse af bestemmelserne i forordning nr. 561/2006, som det fremgår af 14. betragtning til denne forordning, er det afgørende, at de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontrol og efter en overgangsperiode kan fastslå, om køre- og hviletiderne er blevet overholdt den dag, [org. s. 9] kontrollen blev udført, og de forudgående 28 dage«, og at »det med henblik på en effektiv gennemførelse af forordning nr. 561/2006 af hensyn til færdselssikkerheden ikke kun [er] nødvendigt at kontrollere overholdelsen af bestemmelserne i denne forordning, men [at] medlemsstaterne [...] ligeledes [skal] kunne pålægge effektive sanktioner, som står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har

afskrækkende virkning, hvis der konstateres en overtrædelse, således som fastsat i denne forordnings artikel 19, stk. 1«. (ovennævnte dom af 26.9.2018, Baumgartner (C-513/17, præmis 28 og 29).

33. Ud fra samme synsvinkel kan det anføres, at de to forordninger oprindeligt havde udgjort en enhedsordning for sanktioner, der allerede gjorde det muligt at sanktionere overtrædelser begået af ikke-hjemmehørende (dom af 23.1.1997, Pastoors og Trans-Cap mod Belgische Staat (C-29/95).

34. En anden tilgang kan også baseres på en læsning af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 561/2006, som fastslår, at »[f]øreren [...] på tilsynsmyndighedernes forlangende [skal] kunne forevise [...] diagramarkene [...] [og] alle registreringer [...] [for] den pågældende dag og de forudgående 28 dage«, hvorefter kun manglende fremsendelse af de dokumenter, der kræves på kontroldagen, vil udgøre en overtrædelse af fællesskabsforordningen. En sådan tilgang synes at være forenelig med baggrunden for ovennævnte overtrædelse I 3 i bilag III til direktiv 2006/22/EF, som består i, at man er »[u]de af stand til at forelægge registreringer for de forudgående 28 dage«.

36. Da en sådan overtrædelse først kan konstateres den dag, hvor kontrollen finder sted, på den medlemsstats område, som eventuelt indleder retsforfølgning, har den nødvendigvis en umiddelbar karakter, således at spørgsmålet om, hvorvidt overtrædelsen delvis er blevet begået på en anden medlemsstats område, derfor ikke længere opstår.

37. Det lader ikke til, at Den Europæiske Unions Domstol tidligere har fortolket de omhandlede retsakter i en retning, der gør det muligt at besvare det af appellanten fremsatte anbringende, selv om den tidligere har forholdt sig til rækkevidden af artikel 19 i forordning nr. 561/2006 (ovennævnte dom af 26.9.2018, Baumgartner [C-513/17]).

38. Derfor synes det ikke muligt at antage, at en korrekt anvendelse af EU-retten fremgår med en sådan klarhed, at der ikke foreligger nogen rimelig tvivl (dom af 4.10.2018, Europa-Kommissionen mod Den Franske Republik [C-416/17, præmis 110]). Spørgsmålet bør gøres til genstand for et præjudicielt spørgsmål.

39. For det andet mener appellanten, at en fører har ret til at sætte takografen i »out of scope«-tilstand i en del af perioden [org. s. 10] på 28 dage, der går forud for kontrollen, i forbindelse med transporter, der henhører under undtagelsen i forordning nr. 561/2006, artikel 3, litra a).

40. Den Europæiske Unions Domstol har i forbindelse med et spørgsmål om rækkevidden af en anden undtagelse ifølge samme artikel, nemlig begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i den betydning, hvori udtrykket er anvendt i den nævnte forordnings artikel 3, litra h), henvist til (ovennævnte dom af 3.10.2013, Lundberg [C-317/12]), at der i lyset af de formål, der forfølges med den omtvistede lovgivning, ikke var tale om, at den »kan bringe den effektive virkning af undtagelsen [...] i fare« (præmis 34), at en sådan transport »ikke påvirker

konkurrencen i vejtransportsektoren« (præmis 35), og endelig, at den påtænkte tolkning af den omtvistede bestemmelse i EU-retten »[ikke burde] have væsentlige negative virkninger på færdselssikkerheden« (præmis 37).

41. Det er ikke sikkert, at sådanne grunde fortsat er relevante i forbindelse med kørsel med køretøjer i en sammenhængende periode på 28 dage, hvor nogle ture er omfattet af de almindelige regler og andre af undtagelsen i artikel 3, litra a).

42. Muligheden for en sådan kombineret anvendelse af bestemmelserne i forordning nr. 561/2006 og nr. 3821/85 om fastsættelse af de almindelige regler og ovennævnte undtagelse synes ikke at være omhandlet i artikel 3 i forordning nr. 3821/85, hvor det blot foreskrives, at i de i artikel 3, litra a), omhandlede tilfælde »installeres og anvendes« kontrolapparatet ikke.

43. Den af appellanten anlagte fortolkning synes ikke at være af en sådan klarhed, at den ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl. Der vil derfor blive fremsendt et andet præjudicielt spørgsmål.

Af disse grunde

FORELÆGGES Den Europæiske Unions Domstol følgende spørgsmål:

Finder bestemmelserne i artikel 19, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, hvorefter »[e]n medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område«, kun anvendelse på overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning eller ligeledes på overtrædelser af [org. s. 11] bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som blev erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport?

Skal artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 fortolkes således, at det er tilladt en fører at fravige bestemmelserne i artikel 15, stk. 2 og 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som blev erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransportsektoren, hvorefter føreren på tilsynsmyndighedernes forlangende skal kunne forevise diagramarkene og alle registreringer for den pågældende dag og de forudgående 28 dage, når køretøjet inden for en periode på 28 dage benyttes

til transporter, hvoraf visse er omfattet af bestemmelserne i ovennævnte undtagelse, mens det for andre vedkommende ikke er tilladt at undlade at anvende et kontrolapparat?

Sagen UDSÆTTES, indtil Den Europæiske Unions Domstol har truffet afgørelse.

[Udelades]

[Udelades] [Formaliteter]

ARBEJDS
DOKUMENT