

Versiune anonimată

Traducere

C-906/19 - 1

Cauza C-906/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

11 decembrie 2019

Instanța de trimitere:

Cour de cassation (Franța)

Data deciziei de trimitere:

7 mai 2019

Recurent:

FO

Intimat:

Ministère public

[*omissis*]

REPUBLICA FRANCEZĂ

ÎN NUMELE POPORULUI FRANCEZ

COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE [CURTEA DE CASAȚIE, SECȚIA PENALĂ], în ședință publică [*omissis*], la 7 mai 2019, a pronunțat următoarea hotărâre:

[*omissis*]

Cour de cassation [Curtea de Casație] se pronunță cu privire la recursul formulat de:

- FO,

împotriva hotărârii cour d'appel de VERSAILLES, 18ème chambre [Curtea de Apel din Versailles, Camera a optsprezecea] din data de 2 mai 2018, care, pentru încălcarea reglementării privind condițiile de muncă în domeniul transporturilor rutiere, i-a aplicat o amendă de 10 125 de euro.

[*omissis*].

Prezentarea litigiului

1. [*omissis*] [OR 2] [*omissis*] [convenții de citare]
2. La 2 aprilie 2013, la Versailles, funcționarii Diviziei de prevenire și de sancționare a delincvenței rutiere au efectuat un control rutier al unui vehicul exploatat de întreprinderea Omnibusunternehmen FO, cu sediul la Segenthal, în Germania.
3. Cu ocazia acestui control, funcționarii au solicitat conducătorului auto să își justifice activitatea pentru ziua în curs, precum și pentru cele 28 de zile precedente, în conformitate cu articolul 26 din [Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului – denumit în continuare „Regulamentul nr. 561/2006”]. Aceștia au constatat că între 5 și 9 martie, apoi între 14 și 16 martie, adică timp de 9 zile, vehiculul a circulat în condițiile în care cardul de conducător auto impus la articolul 1 din Decretul nr. 2006-303 din 10 martie 2006, în vigoare la data faptelor (articolul R. 3313-19 din Codul transporturilor), nu a fost introdus în cronotahograf (denumit tahograf de la intrarea în vigoare a [Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere] (denumit în continuare „Regulamentul nr. 165/2014”).
4. Ca urmare a acestor fapte, FO, conducătorul întreprinderii menționate anterior, a făcut obiectul urmăririi penale în temeiul articolului L. 3315-5 primul paragraf din Codul transporturilor, pentru săvârșirea la Versailles, în nouă rânduri, în zilele menționate anterior, a infracțiunii de neintroducere a cardului de conducător auto în tahograful vehiculului.
5. Tribunal correctionnel de Versailles [Tribunalul Corecțional din Versailles] a declarat faptele dovedite și a obligat inculpatul la plata unei amenzi de 10 125 de euro. Cour d'appel de Versailles [Curtea de Apel din Versailles], sesizată cu apelul declarat de inculpat și, pe cale incidentală, cu apelul declarat de ministère

public [Ministerul Public], a confirmat această decizie cu privire la vinovăție și la pedeapsă.

6. În fața cour d'appel [Curtea de Apel], FO a invocat necompetența teritorială a instanțelor penale franceze, pentru motivele, pe de o parte, că infracțiunile care îi erau reproșate, deși constatate în Franța, fuseseră săvârșite în Germania, întrucât vehiculul s-a aflat în acest din urmă stat în zilele cu privire la care i se reproșa că nu s-a asigurat că a fost introdus cardul de conducător auto în aparatul de înregistrare și, pe de altă parte, că nici legislația franceză, ca urmare a principiului teritorialității legii penale, nici dreptul Uniunii și, mai precis, alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006, având în vedere că această dispoziție nu face trimitere la Regulamentul nr. 3821/85, temei al incriminării, nu ar permite autorităților franceze care au constatat infracțiunile să urmărească penal autorul acestora, din moment ce infracțiunile respective fuseseră săvârșite pe teritoriul unui alt stat membru al Uniunii. [OR 3]

7. Pentru a înlătura această argumentație, instanța a reținut că faptele constatate cu ocazia controlului rutier intră sub incidența dispozițiilor articolului L. 3315-5 din Codul transporturilor, care sancționează cu șase luni de închisoare și cu o amendă de 3 750 de euro efectuarea unui transport rutier cu un card de conducător auto neconform sau care nu aparține conducătorului care îl utilizează ori fără card introdus în cronotahograful vehiculului. Aceasta a constatat că textul menționat a fost adoptat în temeiul Regulamentului nr. 3821/85.

8. Cour d'appel [Curtea de Apel] a adăugat că articolul 19 din Regulamentul nr. 561/2006 cuprinde, la alineatul (2), o derogare expresă de la principiul teritorialității urmăririi penale, permițând unui stat membru să sancționeze încălcările acestui regulament chiar dacă au fost săvârșite pe teritoriul unui alt stat membru și, arătând că această excepție privește în mod expres „prezentul regulament”, a dedus că această trimitere include alineatul (1) al aceluiași articol 19, care vizează el însuși Regulamentul nr. 3821/85.

9. Instanța a concluzionat că Regulamentul nr. 561/2006, care prevalează asupra dispozițiilor naționale, derogă de la principiul teritorialității urmăririi penale, această derogare vizând nu numai dispozițiile inerente regulamentului menționat, cât și dispozițiile desemnate de acesta, respectiv cele ale Regulamentului nr. 3821/85.

10. Prin urmare, instanța a respins excepția de necompetență invocată de inculpat.

11. FO a formulat recurs împotriva acestei decizii. După ce a reiterat, în esență, argumentația pe care o dezvoltase în fața primei instanțe, el a solicitat Cour de cassation [Curtea de Casație] să sesizeze Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu o întrebare preliminară, pentru ca aceasta să soluționeze problema.

12. Recurentul a solicitat de asemenea Cour de cassation [Curtea de Casație] să caseze hotărârea pronunțată de cour d'appel de Versailles [Curtea de Apel din

Versailles] cu privire la un alt aspect. Acesta îi reproșează că nu a răspuns la argumentația sa potrivit căreia el nu putea să fi săvârșit faptele incriminate, din moment ce reglementarea privind duratele de conducere și de repaus nu se aplică traseelor mai scurte de 50 km și că, în acest caz, conducătorii auto sunt dispensați de obligația de a introduce cardul de conducător auto în cronotahograf. FO a indicat, astfel, că tahograful fusese comutat pe poziția „out of scope”, precizând că pentru orice deplasare în afara domeniului de aplicare al reglementării privind timpul de conducere și de repaus, cardul de conducător auto nu trebuie introdus.

13. Din această argumentație se deduce că ar fi permis ca o întreprindere de transporturi rutiere să își utilizeze într-o modalitate mixtă vehiculele, ai căror conducători ar putea, atunci când sunt repartizați unor transporturi care intră sub incidența articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, să scoată din funcțiune tahograful, apoi să îl reactiveze cu ocazia transporturilor care nu se încadrează în această excepție. **[OR 4]**

14. Or, această presupunere, care implică o interpretare a dreptului comunitar, nu poate fi admisă fără o dezbateră mai amplă.

Reglementarea aplicabilă

15. Reglementarea privind transporturile rutiere se întemeiază pe două regulamente, adoptate la 20 decembrie 1985, și pe versiunile lor succesive.

16. Este vorba, pe de o parte, de Regulamentul nr. 3821/85. Acest regulament a fost modificat în numeroase rânduri, înainte de a fi înlocuit prin Regulamentul nr. 165/2014 din 4 februarie 2014, care, întrucât este ulterior faptelor care fac obiectul urmăririi penale, nu este aplicabil situației de fapt din speță.

17. Pe de altă parte, este vorba de Regulamentul nr. 3820/85. Acest regulament a fost înlocuit de Regulamentul nr. 561/2006 din 15 martie 2006. Acest din urmă text este cel aplicabil situației de fapt din speță. Pe lângă faptul că include dispoziții de modificare a Regulamentului nr. 3821/85, care constituie temeiul urmăririi penale inițiate în speță, el conține o dispoziție care autorizează statele membre să sancționeze încălcările dispozițiilor sale pe care le constată, chiar dacă au fost săvârșite pe teritoriul altor state membre.

18. Aceste două ansambluri de texte par să formeze un întreg, în măsura în care constatarea încălcării reglementării referitoare la durata de conducere, ale cărei temeuri se află în Regulamentul nr. 3820/85, devenit Regulamentul nr. 561/2006, este posibilă numai dacă reglementarea privind aparatul de înregistrare (tahograful), ale cărei temeuri se află în Regulamentul nr. 3821/85, este ea însăși respectată.

19. Regulamentul nr. 3821/85 cuprindea, la data faptelor din speță, un articol 15 ale cărui alineate (2) și (7), în urma modificărilor introduse prin articolul 26 din Regulamentul nr. 561/2006, aveau următorul cuprins:

„(2) Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau carte de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cartea de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, numai [a se citi «decât»] în cazul în care această acțiune este autorizată. Nicio foaie de înregistrare sau carte de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea stabilită.

Atunci când conducătorul auto este în imposibilitate de a folosi aparatura montată la bordul vehiculului ca urmare a faptului că nu se află în vehicul, perioadele de timp indicate la alineatul (3) liniuța a doua literele (b), (c) și (d): **[OR 5]**

(a) în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia, sau

(b) în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, se înscriu pe cardul conducătorului auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferită de aparatul de înregistrare.

Atunci când la bordul vehiculului echipat cu un aparat de control în conformitate cu anexa I B se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este introdus în deschiderea corespunzătoare a tahografului.

Când la bordul vehiculului sunt mai mulți conducători auto, aceștia operează modificările necesare în foile de înregistrare astfel încât informațiile din anexa I capitolul II alineatele (1)-(3) să fie înregistrate pe foaia de înregistrare sau cartea de conducător auto a șoferului care conduce efectiv vehiculul.

(7) (a) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) foile de înregistrare din săptămâna în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;

(ii) cardul de conducător auto în cazul în care este titularul unui asemenea card și

(iii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctele (i) și (iii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

(b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) cardul de conducător auto al cărui titular este;

(ii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și

(iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade precum cea prevăzută la punctul (ii), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei [OR 6] perioade, un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctul (ii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile de zile.

(c) Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3)".

20. Directiva 2006/22/CE din 15 martie 2006 cuprinde o anexă III, modificată prin Directiva 2009/5/CE din 30 ianuarie 2009, care, în ultima sa versiune, prevede că este incriminată ca încălcare „foarte gravă” încălcarea articolului 15 alineatul (7) din Regulamentul nr. 3821/85, constând în faptul că „[n]u poate prezenta înregistrările din ultimele 28 de zile” (încălcarea I3).

21. În dreptul intern, această încălcare este prevăzută la articolul L. 3315-5 din Codul transporturilor, care prevede că se pedepsește cu șase luni de închisoare și cu o amendă de 3 750 de euro efectuarea unui transport rutier cu un card de conducător auto neconform sau care nu aparține conducătorului care îl utilizează ori fără card introdus în cronotahograful vehiculului.

22. În plus, în mai multe rânduri, secția penală a Cour de cassation [Curtea de Casație] a aplicat în mod direct dispoziții ale Regulamentelor nr. 3820/85 și nr. 3821/85 și ale succesoarelor acestora [*omissis*]. [referințe jurisprudențiale]

23. Posibilitatea ca statul membru care efectuează controlul să sancționeze această încălcare atunci când reiese că, pentru întreaga perioadă de douăzeci și opt de zile care precedă controlul sau pentru o parte a acesteia, vehiculul s-a aflat pe teritoriul unui alt stat membru al Uniunii Europene este contestată de recurent, în temeiul unei interpretări a articolului 19 din Regulamentul nr. 561/2006.

24. Articolul 19 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„(1) Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Nici o încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum și regimul [OR 7] de sancțiuni până la data prevăzută la articolul 29 paragraful al doilea. Comisia informează statele membre în consecință.

(2) Orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

În mod excepțional, atunci când se constată o încălcare:

- care nu a fost comisă pe teritoriul statului membru respectiv și
- care a fost comisă de o întreprindere stabilită sau de un conducător auto al cărui loc de muncă se află într-un alt stat membru sau țară terță;

un stat membru poate, până la 1 ianuarie 2009, în loc să impună o sancțiune, să notifice faptele constitutive ale încălcării autorității competente a statului membru sau a țării terțe în care este stabilită întreprinderea sau în care își are conducătorul auto locul de muncă.

(3) Atunci când un stat membru deschide o procedură sau aplică o sancțiune pentru o anumită încălcare, el îi furnizează conducătorului auto dovada scrisă corespunzătoare.

(4) Statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporționale, care poate include sancțiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 de către întreprinderi sau expeditori asociați, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanți și agenții care utilizează conducători auto care le sunt asociați”.

25. Regulamentul nr. 561/2006 conține, în sfârșit, la articolul 3 litera (a), o dispoziție având următorul cuprins:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

- (a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”.

26. Articolul 15 din același regulament prevede de asemenea că:

„Statele membre se asigură ca toți conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) să fie supuși normelor naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii”. [OR 8]

27. Articolul 3 din Regulamentul nr. 3821/85, astfel cum a fost modificat prin articolul 26 din regulamentul menționat anterior, adaugă că:

„(1) Aparatul de înregistrare se instalează și se folosește la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre care le folosesc pentru transportul rutier de călători sau mărfuri, cu excepția vehiculelor prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 [...]”.

Prezentarea și relevanța întrebărilor

28. În primul rând, potrivit recurentului, articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 561/2006 ar trebui înțeles în sensul că, deși permite unui stat să sancționeze o încălcare constatată pe teritoriul său și săvârșită pe teritoriul unui alt stat membru în cazul încălcărilor Regulamentului nr. 561/2006, acest lucru nu este valabil în cazul încălcărilor Regulamentului nr. 3821/85.

29. În lipsa unei alte dispoziții de drept comunitar, ar rezulta că statele membre nu ar putea sancționa încălcarea obligațiilor prevăzute de dispozițiile articolului 15 din Regulamentul nr. 3821/85, cu condiția de a se dovedi că, în perioada de douăzeci și opt de zile care precedă controlul, conducătorul auto s-a aflat pe teritoriul unui alt stat membru al Uniunii Europene.

30. În sensul contrar, se poate argumenta totuși că sancționarea încălcărilor Regulamentului nr. 3821/85 este necesară și vine în susținerea sancționării încălcărilor Regulamentului nr. 561/2006, ceea ce ar putea justifica o altă interpretare a articolului 19 din acesta, precum cea reținută de cour d’appel de Versailles [Curtea de Apel din Versailles] (amintită *supra*, punctul 8).

31. Se poate face de asemenea referire la doctrina Curții de Justiție a Uniunii Europene, potrivit căreia „în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte” (CJUE, Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg, C-317/12) sau „în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul ei și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție” (CJUE, Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner, C-513/17, punctul 23).

32. Or, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a amintit că „[î]n vederea atingerii [...] obiectiv[ului] [de îmbunătățire a condițiilor de muncă ale personalului din sectorul rutier și în general a securității rutiere] și pentru a garanta eficiența executării dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006, astfel cum confirmă considerentul (14) al acestuia, este indispensabil ca autoritățile competente să fie

în măsură, la efectuarea controalelor rutiere și, după o perioadă de tranziție, să se asigure că s-au respectat perioadele de conducere și de repaus din ziua [OR 9] respectivă și din ultimele douăzeci și opt de zile” și că „în vederea unei puneri în aplicare eficiente a Regulamentului nr. 561/2006 în interesul siguranței rutiere, este necesar nu numai să se controleze respectarea dispozițiilor acestui regulament, ci trebuie de asemenea ca statele membre să poată aplica sancțiuni efective, proporționale și disuasive în cazul constatării unei încălcări, astfel cum prevede articolul 19 alineatul (1) din acest regulament” (CJUE, Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner, C-513/17, citată anterior, punctele 28 și 29).

33. Din aceeași perspectivă, poate fi amintit că inițial, cele două regulamente instituiseră un regim unitar de sancționare care permitea deja sancționarea încălcărilor săvârșite de nerezidenți (CJCE, Hotărârea din 23 ianuarie 1997, Pastoors și Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. O altă abordare ar putea fi de asemenea susținută, în urma interpretării alineatului (7) al articolului 15 din Regulamentul nr. 561/2006, care prevede că „conducătorul auto [...] trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control [...] foile de înregistrare [...] și orice informație [...] [privind] ziua în curs și [...] o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile”, abordare potrivit căreia ar constitui o încălcare a regulamentului comunitar numai imposibilitatea de a comunica documentele solicitate în ziua controlului. O astfel de concepție pare compatibilă cu cea a încălcării I3, menționate în anexa III la Directiva 2006/22/CE, amintită mai sus, care constă în faptul că „[n]u poate prezenta înregistrările din ultimele 28 de zile”.

36. Întrucât o asemenea încălcare nu poate fi constatată decât în ziua controlului, pe teritoriul statului membru care, prin ipoteză, începe urmărirea penală, aceasta prezintă în mod necesar un caracter instantaneu, astfel încât problema dacă încălcarea a fost săvârșită parțial pe teritoriul unui alt stat membru nu s-ar mai ridica.

37. Nu reiese că Curtea de Justiție a Uniunii Europene ar fi interpretat deja textele în discuție într-un sens care să permită să se răspundă la motivul invocat de recurent, chiar dacă aceasta s-a pronunțat deja cu privire la domeniul de aplicare al articolului 19 din Regulamentul nr. 561/2006 (CJUE, Hotărârea din 26 septembrie 2018, Baumgartner, C-513/17, citată anterior).

38. Prin urmare, nu pare posibil să se considere că aplicarea corectă a dreptului Uniunii se impune cu o asemenea evidență încât nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile (CJUE, Hotărârea din 4 octombrie 2018, Comisia/Franța, C-416/17, punctul 110). Problema ridicată va trebui să facă obiectul unei întrebări preliminare.

39. În al doilea rând, potrivit recurentului, ar fi permis ca un conducător auto să pună tahograful în modul „out of scope” pentru o parte a perioadei [OR 10] de douăzeci și opt de zile care precedă ziua controlului, în cazul transporturilor care

intră sub incidența excepției prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006.

40. Curtea de Justiție a Uniunii Europene, sesizată cu o întrebare referitoare la domeniul de aplicare al unei alte derogări prevăzute la același articol, și anume noțiunea de „transport de mărfuri în scopuri necomerciale” în sensul articolului 3 litera (h) din regulamentul menționat anterior, a amintit (CJUE, Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg, C-317/12, citată anterior) că nu era necesar, având în vedere obiectivele urmărite de reglementarea în litigiu, să se „repună în discuție efectul util al derogării prevăzute [...]” (punctul 34), că trebuia arătat că un astfel de transport „nu afectează concurența în sectorul transportului rutier” (punctul 35) și, în sfârșit, că interpretarea preconizată a dispoziției de drept al Uniunii în litigiu „nu ar trebui să aibă efecte negative semnificative asupra securității rutiere” (punctul 37).

41. Nu este cert că asemenea motive ar rămâne pertinente în cazul conducerii unor vehicule, într-o perioadă unitară de douăzeci și opt de zile, pe trasee dintre care unele intră sub incidența regimului de drept comun, iar altele a excepției prevăzute la articolul 3 litera (a).

42. Ipoteza unei asemenea utilizări coroborate a dispozițiilor Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 3821/85 care stabilesc dreptul comun și a excepției menționate anterior nu pare să fi fost avută în vedere de articolul 3 din Regulamentul nr. 3821/85, care se limitează să prevadă că, în cazul articolului 3 litera (a) în discuție, aparatul de înregistrare nu „se instalează și [nu] se folosește”.

43. Interpretarea reținută de recurent nu pare să se impună cu o asemenea evidență încât nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile. Prin urmare, va fi transmisă o a doua întrebare preliminară.

PENTRU ACESTE MOTIVE, Curtea:

TRIMITE Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

Dispozițiile articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, potrivit cărora „[o]rice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe”, se aplică numai în cazul încălcării dispozițiilor acestui regulament sau și în cazul încălcării [OR 11] dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier, care a fost înlocuit prin Regulamentul (UE)

nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier?

Articolul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretat în sensul că un conducător auto poate deroga de la dispozițiile articolului 15 alineatele (2) și (7) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier, care a fost înlocuit prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, potrivit cărora conducătorul auto trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control, foile de înregistrare și orice informație privind ziua în curs și cele douăzeci și opt de zile precedente, în cazul utilizării într-o perioadă de douăzeci și opt de zile a unui vehicul pe trasee dintre care unele intră sub incidența dispozițiilor excepției menționate anterior, iar altele nu permit nicio derogare de la utilizarea unui aparat de înregistrare?

SUSPENDĂ judecarea cauzei până la pronunțarea deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene;

[omissis]

[omissis] [Formalități]

DOCUMENT DELIBERÉ