

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-906/19 - 1

Υπόθεση C-906/19

Αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

11 Δεκεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Cour de cassation (Γαλλία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

7 Μαΐου 2019

Αναιρεσείων:

FO

Αναιρεσίβλητη:

Εισαγγελική αρχή

[παραλειπόμενα]

ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΛΑΟΥ

Το COUR DE CASSATION (ΑΝΩΤΑΤΟ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ), ΠΟΙΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ, σε δημόσια συνεδρίαση [παραλειπόμενα], στις επτά Μαΐου του δύο χιλιάδες δέκα εννέα, εξέδωσε την ακόλουθη απόφαση:

[παραλειπόμενα]

Το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γαλλία) αποφαινεται επί της αιτήσεως αναιρέσεως, την οποία κατέθεσε ο:

- FO,

κατά της απόφασης του cour d'appel de Versailles (εφετείου Βερσαλλιών, Γαλλία), 18ο τμήμα, της 2ας Μαΐου 2018, με την οποία του επιβλήθηκε πρόστιμο 10 125 ευρώ, για παραβάσεις της ρυθμίσεως που αφορά τους όρους εργασίας στις οδικές μεταφορές.

[παραλειπόμενα]

Έκθεση του αντικειμένου της διαφοράς

1. [παραλειπόμενα] [σελ. 2 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα] [Έκθεση του τρόπου παραπομπής σε νομοθετήματα]

2. Στις 2 Απριλίου 2013 στις Βερσαλλίες, οι υπάλληλοι του τμήματος προλήψεως και καταστολής της οδικής εγκληματικότητας προέβησαν σε οδικό έλεγχο ενός αυτοκινήτου, που εκμεταλλευόταν η εταιρία Omnibusunternehmen FO, με έδρα το Segenthal, στη Γερμανία.

3. Κατά τον έλεγχο αυτόν, οι υπάλληλοι κάλεσαν τον οδηγό να επιδείξει δικαιολογητικά σχετικά με τη δραστηριότητά του για την τρέχουσα ημέρα καθώς και για τις προηγούμενες 28 ημέρες κατ' εφαρμογήν του άρθρου 26 του [κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου –στο εξής: κανονισμός 561/2006]. Διαπίστωσαν τότε ότι από τις 5 έως τις 9 Μαρτίου και στη συνέχεια από τις 14 έως τις 16 Μαρτίου, δηλαδή για εννέα ημέρες, το όχημα κυκλοφορούσε χωρίς η κάρτα οδηγού, την οποία απαιτεί το άρθρο 1 του διατάγματος 2006-303, της 10ης Μαρτίου 2006, που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών (άρθρο R. 3313-19 του κώδικα μεταφορών), να έχει εισαχθεί στον ταχογράφο (που ονομάστηκε ταχογράφος από την έναρξη ισχύος του [κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών] (στο εξής : κανονισμός 165/2014).

4. Κατόπιν των πραγματικών αυτών περιστατικών, ο FO, διευθύνων σύμβουλος της προαναφερθείσας επιχειρήσεως, διώχθηκε βάσει του άρθρου L. 3315-5, πρώτο εδάφιο, του κώδικα μεταφορών, λόγω του ότι διέπραξε, στις Βερσαλλίες, εννέα φορές κατά τις προαναφερθείσες ημέρες, το αδίκημα της παραλείψεως εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο του οχήματος.

5. Το tribunal correctionnel de Versailles (πλημμελειοδικείο Βερσαλλιών, Γαλλία) διαπίστωσε τα πραγματικά περιστατικά και επέβαλε στον κατηγορούμενο

πρόστιμο ύψους 10 125 ευρώ. Το cour d'appel de Versailles (εφετείο Βερσαλλιών, Γαλλία), το οποίο επελήφθη της εφέσεως του κατηγορουμένου και της αντεφέσεως της εισαγγελικής αρχής, επικύρωσε την απόφαση αυτή ως προς την ενοχή και ως προς την ποινή.

6. Ο FO προέβαλε, ενώπιον του cour d'appel (εφετείου), έλλειψη διεθνούς δικαιοδοσίας των γαλλικών ποινικών δικαστηρίων για τον λόγο, αφενός, ότι τα αδικήματα για τα οποία κατηγορούνταν, μολονότι διαπιστώθηκαν στη Γαλλία, τελέστηκαν στη Γερμανία, καθόσον το όχημα βρισκόταν εκεί τις ημέρες για τις οποίες του προσαπτόταν ότι δεν μερίμνησε για την εισαγωγή της κάρτας του οδηγού στη συσκευή ελέγχου, και, αφετέρου, ότι ούτε το γαλλικό δίκαιο, λόγω της αρχής της εδαφικότητας της ποινικής νομοθεσίας, ούτε το δίκαιο της Ένωσης και συγκεκριμένα η παράγραφος 2 του κανονισμού 561/2006, εφόσον η διάταξη αυτή δεν παραπέμπει στον κανονισμό 3821/85, ο οποίος αποτελεί τη βάση του κατηγορητηρίου, επέτρεπαν στις γαλλικές αρχές, οι οποίες διαπίστωσαν τα αδικήματα, να διώξουν τον δράστη, απ' τη στιγμή που οι παραβάσεις τελέστηκαν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Ένωσης. **[σελ. 3. του πρωτοτύπου]**

7. Για να απορρίψουν την επιχειρηματολογία αυτή, οι δικαστές δέχθηκαν ότι τα διαπιστωθέντα κατά τον οδικό έλεγχο πραγματικά περιστατικά εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου L. 3315-5 του κώδικα μεταφορών, ο οποίος τιμωρεί με φυλάκιση έξι μηνών και με πρόστιμο ύψους 3 750 ευρώ την πραγματοποίηση οδικής μεταφοράς με κάρτα οδηγού που δεν είναι συμβατή ή δεν ανήκει στον οδηγό που τη χρησιμοποιεί, ή χωρίς κάρτα εισαχθείσα στον ταχογράφο του οχήματος. Διαπίστωσαν ότι το εν λόγω άρθρο θεσπίστηκε για την εφαρμογή του κανονισμού 3821/85.

8. Το cour d'appel (εφετείο) προσέθεσε ότι το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006 εισάγει, με την παράγραφο του 2, ρητή παρέκκλιση από την αρχή της εδαφικότητας των διώξεων, η οποία παρέκκλιση επιτρέπει σε κράτος μέλος να επιβάλλει κυρώσεις για τις παραβάσεις που διαπράττονται κατά του εν λόγω κανονισμού έστω και αν οι παραβάσεις αυτές διαπράχθηκαν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, και, αφότου επισήμανε ότι η εν λόγω εξαίρεση αφορά ρητώς τον «παρόντα κανονισμό», συνήγαγε εξ αυτού ότι η εν λόγω παραπομπή περιλαμβάνει την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου 19, η οποία αφορά τον ίδιο τον κανονισμό 3821/85.

9. Οι δικαστές κατέληξαν εξ αυτών στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός 561/2006, ο οποίος υπερισχύει των εθνικών διατάξεων, παρεκκλίνει από την αρχή της εδαφικότητας των διώξεων και ότι η εν λόγω παρέκκλιση ισχύει όχι μόνο για τις εγγενείς διατάξεις του κανονισμού αυτού, αλλά και για τις διατάξεις στις οποίες αυτός παραπέμπει, δηλαδή αυτές του κανονισμού 3821/85.

10. Συνεπώς, απέρριψαν την προβληθείσα από τον κατηγορούμενο ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας.

11. Ο FO άσκησε αναίρεση κατά της εν λόγω απόφασης. Αφότου επανέλαβε κατ' ουσίαν την επιχειρηματολογία που είχε αναπτύξει ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, ζήτησε από το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) να θέσει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προδικαστικό ερώτημα για να αποφανθεί επί του εν λόγω ζητήματος.

12. Ο ανααιρεσείων ζήτησε επίσης από το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) να αναιρέσει σε άλλο σημείο την απόφαση του cour d'appel de Versailles (εφετείου Βερσαλλιών). Προσάπτει στο εφετείο ότι δεν απάντησε στην επιχειρηματολογία του ότι δεν μπορούσε να έχει διαπράξει τις προσαπτόμενες πράξεις, λόγω του ότι η ρύθμιση περί του χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως δεν έχει εφαρμογή για τις διαδρομές κάτω των 50 χιλιομέτρων και ότι, στην περίπτωση αυτή, οι οδηγοί απαλλάσσονται από την υποχρέωση εισαγωγής της κάρτας οδηγού στον ταχογράφο. Ο FO ανέφερε, επομένως, ότι ο ταχογράφος είχε τεθεί σε θέση «out of scope» («εκτός εφαρμογής»), διευκρινίζοντας ότι, για κάθε κυκλοφορία εκτός του πεδίου εφαρμογής της ρυθμίσεως περί του χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως, η κάρτα οδηγού δεν χρειάζεται να εισαχθεί.

13. Από την επιχειρηματολογία αυτή συνάγεται ότι επιτρέπεται σε επιχείρηση οδικών μεταφορών να χρησιμοποιεί κατά μικτό τρόπο τα οχήματά της, οι οδηγοί των οποίων μπορούν, όταν εκτελούν μεταφορές υπαγόμενες στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006, να θέτουν τον ταχογράφο εκτός υπηρεσίας, στη συνέχεια δε να τον επανενεργοποιούν κατά τις μεταφορές που δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο της εξαιρέσεως αυτής. **[σελ. 4 του πρωτοτύπου].**

14. Πάντως, η προϋπόθεση αυτή, η οποία συνεπάγεται ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου, δεν μπορεί να γίνει δεκτή χωρίς περαιτέρω συζήτηση.

Εφαρμοστέα ρύθμιση

15. Η ρύθμιση για τις οδικές μεταφορές στηρίζεται σε δύο κανονισμούς και στις διαδοχικές μορφές τους, οι οποίοι εκδόθηκαν στις 20 Δεκεμβρίου 1985.

16. Πρόκειται, αφενός, για τον κανονισμό 3821/85. Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιήθηκε επανειλημμένως, πριν αντικατασταθεί από τον κανονισμό 165/2014, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, ο οποίος, όντας μεταγενέστερος των πραγματικών περιστατικών, δεν έχει εφαρμογή στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως.

17. Αφετέρου, πρόκειται για τον κανονισμό 3820/85. Ο εν λόγω κανονισμός αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 561/2006, της 15ης Μαρτίου 2006. Ο τελευταίος κανονισμός είναι αυτός που έχει εφαρμογή στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως. Εκτός του ότι περιέχει διατάξεις που τροποποιούν τον κανονισμό 3821/85, στις οποίες στηρίχθηκαν οι διώξεις που ασκήθηκαν εν προκειμένω, περιλαμβάνει διάταξη που παρέχει στα κράτη μέλη την εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις για τις παραβάσεις των διατάξεών του που

αυτά διαπιστώνουν, έστω και αν αυτές διαπράχθηκαν στην επικράτεια άλλων κρατών μελών.

18. Τα δύο αυτά νομοθετήματα αποτελούν ένα όλον, στο μέτρο που ο χαρακτηρισμός της παραβάσεως της ρυθμίσεως που διέπει τη διάρκεια του χρόνου οδηγήσεως και η οποία βασίζεται στον κανονισμό 3820/85, νυν κανονισμό 561/2006, είναι δυνατός μόνον αν έχει τηρηθεί η ρύθμιση σχετικά με τη συσκευή ελέγχου (ταχογράφος), η οποία βασίζεται στον κανονισμό 3821/85.

19. Ο κανονισμός 3821/85, κατά τον χρόνο των επίμαχων πραγματικών περιστατικών, περιελάμβανε το άρθρο 15, οι παράγραφοι 2 και 7 του οποίου είχαν, κατόπιν τροποποιήσεων που επέφερε το άρθρο 26 του κανονισμού 561/2006, ως εξής:

«2. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας, εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για περίοδο μακρύτερη από εκείνη για την οποία έχουν προβλεφθεί.

Όταν ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χειρισθεί τη συσκευή που ευρίσκεται στο όχημα, οι χρονικές περίοδοι της παραγράφου 3 δεύτερη περίπτωση στοιχεία β), γ) και δ): **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]**

α) εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I, καταχωρίζονται στο φύλλο καταγραφής είτε χειρογράφως είτε με αυτόματη καταγραφή ή με άλλο τρόπο και χωρίς να μουτζουρωθεί το φύλλο· ή

β) εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB, καταχωρίζονται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταχώρισης που διαθέτει η συσκευή ελέγχου.

Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί στο όχημα που είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB, εξασφαλίζουν ότι οι κάρτες οδηγού που διαθέτουν μπαίνουν στη σωστή σχισμή του ταχογράφου.

Επίσης οι οδηγοί κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές στα φύλλα καταγραφής, στην περίπτωση που το όχημα έχει περισσότερους του ενός οδηγούς, έτσι ώστε τα στοιχεία του παραρτήματος I, τίτλος II, σημεία 1 έως 3, να καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής του οδηγού που οδηγεί πράγματι τη στιγμή εκείνη.

7. α) Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 15 ημέρες·

ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και

iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι των σημείων i) και iii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

β) όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα IB, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

i) την κάρτα οδηγού της οποίας είναι κάτοχος·

ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006· και

iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον κατά [σελ. 6 του πρωτοτύπου] τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι του σημείου ii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

γ) ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οιοδήποτε συνοδευτικό έγγραφο που αποδεικνύει τη μη τήρηση μιας εκ των διατάξεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.»

20. Η οδηγία 2006/22/ΕΚ, της 15ης Μαρτίου 2006, περιλαμβάνει ένα παράρτημα III, το οποίο τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/5/ΕΚ, της 30ής Ιανουαρίου 2009, και το οποίο, στην τελευταία του μορφή, τάσσεται υπέρ του να χαρακτηρίζεται ως «πολύ σοβαρή» παράβαση η παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85, η οποία συνίσταται στην «αδυναμία προσκόμισης εγγραφών των προηγούμενων 28 ημερών» (παράβαση Θ 3).

21. Στο εσωτερικό δίκαιο, η εν λόγω παράβαση προβλέπεται στο άρθρο L. 3315-5 του κώδικα μεταφορών, το οποίο ορίζει ότι τιμωρείται με ποινή φυλακίσεως έξι μηνών και με πρόστιμο 3 750 ευρώ η πραγματοποίηση οδικής

μεταφοράς με κάρτα οδηγού που δεν είναι συμβατή ή δεν ανήκει στον οδηγό που τη χρησιμοποιεί, ή χωρίς κάρτα ενσωματωμένη στον ταχογράφο του οχήματος.

22. Επιπλέον, το ποινικό τμήμα του Cour de cassation (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου) έχει προβεί, σε διάφορες περιπτώσεις, σε άμεση εφαρμογή διατάξεων των κανονισμών 3820/85 και 3821/85 και των διαδόχων τους [παραλειπόμενα] [παραπομπές στη νομολογία].

23. Η δυνατότητα καταστολής της εν λόγω παραβάσεως από το κράτος μέλος που προβαίνει στον έλεγχο, όταν προκύπτει ότι, κατά τη διάρκεια όλης ή μέρους της περιόδου των είκοσι οκτώ ημερών που προηγούνται του ελέγχου, το όχημα βρισκόταν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αμφισβητείται από τον αναιρεσειόντα, βάσει ερμηνείας του άρθρου 19 του κανονισμού 561/2006.

24. Το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006 έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες [σελ. 7 του πρωτοτύπου] περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.

2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

- η οποία δεν διεπράχθη στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, και
- η οποία διεπράχθη από επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχόλησης είναι σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα,

ένα κράτος μέλος δύναται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009, αντί να επιβάλει κύρωση, να κοινοποιεί τα στοιχεία της παράβασης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου έχει τον τόπο απασχόλησής του ο οδηγός.

3. Όταν ένα κράτος μέλος κινεί διαδικασία ή επιβάλλει κυρώσεις για συγκεκριμένη παράβαση, παρέχει στον οδηγό τις οφειλόμενες αποδείξεις γραπτώς.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται σύστημα αναλογικών κυρώσεων, στις οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνονται οικονομικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 εκ μέρους επιχειρήσεων ή συνεργαζόμενων αποστολέων, μεταφορέων φορτίων, διοργανωτών ταξιδιών, εργολάβων, υπεργολάβων και γραφείων απασχόλησης οδηγών.»

25. Τέλος, ο κανονισμός 561/2006 περιλαμβάνει, στο άρθρο 3, στοιχείο α', διάταξη η οποία έχει ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα».

26. Το άρθρο 15 του ίδιου κανονισμού ορίζει, επιπλέον, ότι:

«Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) καλύπτονται από εθνικούς κανόνες οι οποίοι παρέχουν επαρκή προστασία όσον αφορά τους επιτρεπόμενους χρόνους οδήγησης καθώς και τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που επιβάλλονται.» **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]**

27. Το άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 26 του αμέσως προαναφερθέντος κανονισμού, προσθέτει ότι:

«1. Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (...).»

Παρουσίαση και διακυβεύματα του ερωτήματος

28. Πρώτον, κατά τον αναιρεσίοντα, η παράγραφος 2 του άρθρου 19 του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, ακόμη και αν, όταν πρόκειται για παραβάσεις του κανονισμού 561/2006, επιτρέπει σε κράτος να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση διαπιστωθείσα στην επικράτειά του και διαπραχθείσα στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, δεν συμβαίνει το ίδιο με τις παραβάσεις του κανονισμού 3821/85.

29. Επομένως, ελλείψει άλλης διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να καταστείλουν την παράβαση των διατάξεων του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85 αν αποδεικνύεται ότι κατά την περίοδο των είκοσι οκτώ

ημερών που προηγήθηκαν του ελέγχου ο οδηγός βρισκόταν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

30. Ωστόσο, μπορεί αντιθέτως να υποστηριχθεί ότι η κύρωση των παραβάσεων του κανονισμού 3821/85 είναι αναγκαία και στηρίζει την καταστολή των παραβάσεων του κανονισμού 561/2006, πράγμα που θα μπορούσε να δικαιολογήσει διαφορετική ερμηνεία του άρθρου του 19, όπως αυτή που έγινε δεκτή από το *cour d'appel de Versailles* (εφετείο Βερσαλλιών) (υπομνησθείσα ανωτέρω, σκέψη 8).

31. Μπορεί ακόμη να γίνει αναφορά στη θεωρία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την οποία, «για την ερμηνεία μιας διάταξης του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος» (ΔΕΕ, απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, *Lundberg*, C-317/12), ή ακόμη «για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αυτή αποτελεί μέρος» (ΔΕΕ, απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, *Baumgartner*, C-513/17, σκέψη 23).

32. Πάντως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει υπενθυμίσει ότι, «για την επίτευξη του σκοπού [της βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδικής ασφάλειας εν γένει] και προκειμένου να διασφαλισθεί η ουσιαστική επιβολή των διατάξεων του κανονισμού 561/2006, όπως προκύπτει από την αιτιολογική του σκέψη 14, έχει ουσιώδη σημασία να μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους και ύστερα από μεταβατική περίοδο, να εξακριβώνουν ότι οι χρόνοι οδηγήσεως και οι περίοδοι αναπαύσεως έχουν τηρηθεί ορθώς κατά την ημέρα [σελ 9 του πρωτοτύπου] του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες είκοσι οκτώ ημέρες» και ότι, «για την αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού 561/2006 προς το συμφέρον της οδικής ασφάλειας, δεν είναι αναγκαίο να ελέγχεται μόνον η τήρηση των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, αλλά πρέπει και τα κράτη μέλη να μπορούν να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστωθεί παράβασή του, όπως προβλέπει το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού» (ΔΕΕ, προαναφερθείσα απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, *Baumgartner*, C-513/17, σκέψεις 28 και 29)

33. Υπό το ίδιο πρίσμα, υπενθυμίζεται ότι, αρχικώς, οι δύο κανονισμοί είχαν θεσπίσει ένα ενιαίο σύστημα κυρώσεων που ήδη καθιστούσε δυνατή την καταστολή των παραβάσεων που διέπρατταν οι κάτοικοι αλλοδαπής (ΔΕΕ, απόφαση της 23ης Ιανουαρίου 1997, *Pastors* και *Trans-Cap* κατά *Belgische Staat*, C-29/95).

34. Μια άλλη προσέγγιση θα μπορούσε ακόμη να υποστηριχθεί, με βάση την ανάγνωση της παραγράφου 7 του άρθρου 15 του κανονισμού 561/2006, η οποία προβλέπει ότι «ο οδηγός (...) πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό

του ζητηθεί από τους ελέγχοντες (...) τα φύλλα καταγραφής (...) και κάθε (...) καταγραφή (...) κατά τη διάρκεια της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών», προσέγγιση κατά την οποία συνιστά παράβαση του κοινοτικού κανονισμού μόνο το γεγονός της μη επιδείξεως των ζητηθέντων εγγράφων κατά την ημέρα ελέγχου. Μια τέτοια αντίληψη φαίνεται συμβατή με την αναφερόμενη στο παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/EK παράβαση Θ 3, η οποία συνίσταται στην «αδυναμία προσκόμισης εγγραφών των προηγούμενων 28 ημερών».

36. Μια τέτοια παράβαση, δεδομένου ότι μπορεί να διαπιστωθεί μόνο κατά την ημέρα του ελέγχου στην επικράτεια του κράτους μέλους το οποίο, εξ ορισμού, κινεί τη δίωξη, έχει οπωσδήποτε στιγμιαίο χαρακτήρα, οπότε δεν τίθεται πλέον το ζήτημα αν η παράβαση διαπράχθηκε εν μέρει στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους.

37. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν φαίνεται να έχει ήδη ερμηνεύσει τα επίμαχα νομοθετικά κείμενα κατά τρόπο καθιστώντα δυνατή την απάντηση στον λόγο που προβάλλει ο αναιρεσείων, παρά το γεγονός ότι έχει ήδη εξετάσει το περιεχόμενο του άρθρου 19 του κανονισμού 561/2006 (ΔΕΕ, προαναφερθείσα απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Baumgartner, C-513/17).

38. Επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ορθή εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης παρίσταται τόσο προφανής ώστε να μην καταλείπει περιθώριο για καμία εύλογη αμφιβολία (ΔΕΕ, απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2018, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, C-416/17, σκέψη 110). Το ζήτημα που τίθεται πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο προδικαστικού ερωτήματος.

39. Δεύτερον, κατά τον αναιρεσείοντα, επιτρέπεται σε οδηγό να θέσει τον ταχογράφο σε θέση «out of scope» κατά τη διάρκεια μέρους της περιόδου (σελ. 10 του πρωτοτύπου) των είκοσι οκτώ ημερών που προηγούνται του ελέγχου, κατά τις μεταφορές που εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2016.

40. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο οποίο υποβλήθηκε ερώτημα σχετικά με το περιεχόμενο άλλης παρεκκλίσεως που προβλέπεται από το ίδιο άρθρο, ήτοι για την ερμηνεία του όρου «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο η', του προαναφερθέντος κανονισμού, υπενθύμισε (ΔΕΕ, προαναφερθείσα απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg, C-317/12) ότι δεν υπήρχε λόγος, υπό το πρίσμα των σκοπών που επιδιώκει η επίδικη ρύθμιση, να «θέσει υπό αμφισβήτηση την πρακτική αποτελεσματικότητα της παρέκκλισης (...)» (σκέψη 34), ότι είχε σημασία να σημειωθεί ότι μια τέτοια μεταφορά «δεν επηρεάζει τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών» (σκέψη 35) και, τέλος, ότι η σχεδιασθείσα ερμηνεία της επίμαχης διατάξεως του δικαίου της Ένωσης «δεν κρίνεται ότι έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια» (σκέψη 37).

41. Δεν είναι βέβαιο ότι τέτοιοι λόγοι εξακολουθούν να ασκούν επιρροή στην περίπτωση της οδηγίσεως οχημάτων, κατά τη διάρκεια συνεχούς περιόδου είκοσι οκτώ ημερών, σε διαδρομές εκ των οποίων ορισμένες εμπíπτουν στους κανόνες του κοινού δικαίου και άλλες στην εξαίρεση του άρθρου 3, στοιχείο α΄.

42. Η περίπτωση μιας τέτοιας συνδυασμένης χρήσεως των διατάξεων των κανονισμών 561/2006 και 3821/85, που αποτελούν το κοινό δίκαιο, και της προαναφερθείσας εξαίρεσεως δεν φαίνεται να έχει προβλεφθεί από το άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85, το οποίο προβλέπει απλώς ότι, στην περίπτωση του επίμαχου άρθρου 3, στοιχείο α΄, η συσκευή ελέγχου δεν «τοποθετείται και χρησιμοποιείται».

43. Η ερμηνεία του αναιρεσειόντος δεν είναι τόσο προφανής ώστε να μην αφήνει περιθώριο για καμία εύλογη αμφιβολία. Επομένως, θα τεθεί δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ, το Cour de Cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο):

ΑΠΕΥΘΥΝΕΙ στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

Έχουν οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, κατά τις οποίες «ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτεια του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας», εφαρμογή μόνο για τις παραβάσεις των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού ή έχουν εφαρμογή επίσης για τις παραβάσεις των (σελ 11 του πρωτοτύπου) διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών;

Πρέπει το άρθρο 3, στοιχείο α΄, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπεται σε οδηγό να παρεκκλίνει από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 7 του άρθρου 15 του

κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, κατά τις οποίες ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες, τα φύλλα καταγραφής και κάθε καταγραφή κατά τη διάρκεια της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών, σε περίπτωση χρήσεως για περίοδο είκοσι οκτώ ημερών οχήματος για διαδρομές εκ των οποίων ορισμένες εμπίπτουν στις διατάξεις της προαναφερθείσας εξαιρέσεως, ενώ άλλες δεν επιτρέπουν καμία παρέκκλιση από τη χρήση συσκευής ελέγχου;

ΑΝΑΣΤΕΛΛΕΙ την ενώπιόν του διαδικασία έως ότου εκδοθεί η σχετική απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [στερεότυπες εκφράσεις]