

Tunnistetiedot poistettu

Käännös C-906/19 - 1

Asia C-906/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

11.12.2019

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Cour de cassation (Ranska)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

7.5.2019

Valittaja:

FO

Vastapuoli:

Ministère public

[– –]

RANSKAN TASAVALTA

RANSKAN KANSAN NIMISSÄ

COUR DE CASSATIONIN (YLIN TUOMIOISTUIN, RANSKA)
RIKOSASIOIDEN JAOSTO [– –] on julkisessa istunnossaan tehnyt 7.5.2019
seuraavan välipäätöksen:

[– –]

Cour de cassation antaa ratkaisun asiassa, jossa

FO

hakee muutosta cour d'appel de VERSAILLES'N (Versailles'n ylioikeus, Ranska) 18. jaoston 2.5.2018 antamaan tuomioon, jossa hänet velvoitettiin tieliikenteen työoloja koskevan lainsäädännön rikkomisen vuoksi maksamaan 10 125 euroa sakkoa.

[– –]

Oikeusriidan kuvaus

1. [– –] [**alkup. s. 2**] [– –] [Viittauskäytäntöjä]
2. Tieliikenne rikollisuuden ehkäisemisestä ja seuraamusten määräämisestä vastaavan yksikön virkamiehet tekivät yrityksen Omnibusunterminen FO johtaman linja-autoyrityksen, jonka kotipaikka on Segenthal Saksassa, autolle tienvarsitarkastuksen 2.4.2013 Versailles'ssa.
3. Tässä tarkastuksessa virkamiehet pyysivät kuljettajaa osoittamaan kuluneen päivän ja edeltävien 28 päivän toimintansa [tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, jäljempänä asetus N:o 561/2006] 26 artiklan mukaisesti. He totesivat, että 5.–9.3. ja 14.–16.3. eli yhdeksänä päivänä ajoneuvo oli ollut liikenteessä ilman, että tosiseikkojen tapahtuma-aikaan voimassa olleen 10.3.2006 annetun asetuksen nro 2006-303 1 §:ssä (liikennelain (code des transports) R. 3313-19 §) edellytettävää kuljettajakorttia oli asetettu ajopiirturiin (ranskaksi "chronotachygraphe", josta on käytetty nimitystä "tachygraphe" [tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta 4.2.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014] (jäljempänä asetus N:o 165/2014) voimaantulon jälkeen).
4. Edellä esitettyjen tosiseikkojen perusteella mainitun yrityksen johtaja FO asetettiin syytteeseen liikennelain L. 3315-5 §:n 1 momentin perusteella rikkomuksesta, joka koski kuljettajakortin asettamista jättämistä ajoneuvon ajopiirturiin edellä mainittuina päivinä Versailles'ssa ja joka oli tapahtunut yhdeksän kertaa.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (Versailles'n rikosasioiden tuomioistuin, Ranska) totesi tosiseikat toteen näytetyiksi ja määräsi syytetylle 10 125 euron sakon. Syytetyin valitusta ja ministère publicin (virallinen syyttäjä) vastavalitusta käsitellyt Cour d'appel de Versailles pysytti kyseisen syyllisyyttä ja rangaistusta koskevan päätöksen.

6. FO vetosi Cour d'appel de Versailles'ssa siihen, ettei Ranskan rikostuomioistuimilla ole alueellista toimivaltaa yhtäältä siksi, että vaikka rikkomukset, joista häntä syytettiin, oli todettu Ranskassa, ne olivat tapahtuneet Saksassa, koska ajoneuvo oli ollut siellä päivinä, joiden osalta häntä syytettiin siitä, ettei hän ollut varmistanut kuljettajakortin asettamista valvontalaitteeseen, ja toisaalta siksi, ettei Ranskan lainsäädännössä rikoslain alueperiaatteen vuoksi eikä unionin oikeudessa, nimenomaan asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 2 kohdassa, rangaistavuutta tukevaa asetusta N:o 3821/85 koskevan viittauksen puuttumisen vuoksi anneta rikkomukset todenneille Ranskan viranomaisille mahdollisuutta asettaa niiden tekijää syytteeseen, koska kyseiset rikkomukset ovat tapahtuneet unionin toisen jäsenvaltion alueella. [alkup. s. 3]

7. Cour d'appel de Versailles perusteli tämän väitteen hylkäämistä sillä, että tienvarsitarkastuksessa todettuihin tekoihin sovelletaan liikennelain L. 3315-5 §:ää, jonka mukaan siitä, että tieliikenteessä ajetaan kuljettajakortilla, joka ei ole kyseiseltä kuljettajalta edellytettävän kortin mukainen tai ei kuulu sitä käyttävälle kuljettajalle, tai ilman ajoneuvon ajopiirturiin asetettua korttia, seuraa kuuden kuukauden vankeusrangaistus ja 3 750 euron sakko. Cour d'appel de Versailles totesi, että kyseisellä lailla pannaan täytäntöön asetus N:o 3821/85.

8. Cour d'appel de Versailles lisäsi, että asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 2 kohdassa säädetään syytetoimien alueperiaatetta koskevasta nimenomaisesta poikkeuksesta, jossa annetaan jäsenvaltiolle mahdollisuus määrätä seuraamuksia kyseisen asetuksen rikkomisesta, vaikka rikkominen on tapahtunut toisen jäsenvaltion alueella, ja todettuaan, että tämä poikkeus koskee nimenomaisesti "tätä asetusta", päätteli, että kyseinen viittaus käsittää saman 19 artiklan 1 kohdan, jossa viitataan asetukseen N:o 3821/85.

9. Cour d'appel de Versailles päätteli tästä, että asetuksessa N:o 561/2006, jolla on etusija kansallisiin säännöksiin nähden, poiketaan syytetoimien alueperiaatteesta, koska tämä poikkeaminen koskee sekä kyseiseen asetukseen sisältyviä säännöksiä että siinä viitattuja säännöksiä, kuten mainitun asetuksen N:o 3821/85 säännöksiä.

10. Syytetyn esittämä toimivallan puuttumista koskeva oikeudenkäyntiväite on näin ollen hylättävä.

11. FO teki tästä päätöksestä kassaatiovalituksen. Esitettyään uudelleen olennaisin osin aiemmissa oikeusasteissa esittämänsä väitteet se vaati, että Cour de cassation esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksen, jotta tämä kysymys voidaan ratkaista.

12. Valittaja vaatii lisäksi, että Cour de cassation kumoaa cour d'appel de Versailles'n tuomion erään toisen kohdan suhteen. Valittaja väittää, ettei cour d'appel de Versailles vastannut hänen väitteeseensä, jonka mukaan hän ei voinut syyllistyä tekoihin, joista häntä syytetään, koska ajoaikaa ja lepoaikoja koskevia säännöksiä ei sovelleta alle 50 kilometrin pituisiin liikennereitteihin ja koska

kuljettajien ei tässä tapauksessa tarvitse asettaa kuljettajakorttia ajopiirturiin. FO totesi, että ajopiirturi oli asetettu ”out of scope” (asetuksen piiriin kuulumaton) -tilaan, jolloin kuljettajakorttia ei tarvitse asettaa laitteeseen ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolisissa liikennöinnissä.

13. Tästä argumentoinnista voidaan päätellä, että tieliikenteen kuljetusyritys voi harjoittaa ajoneuvojensa sekakäyttöä ja että tällaisten ajoneuvojen kuljettajat voivat ottaa ajopiirturin pois käytöstä, jos heidät on määrätty asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan a alakohdan soveltamisalaan kuuluvaan liikenteeseen, ja ottaa sen jälleen käyttöön liikenteessä, johon ei sovelleta kyseistä poikkeusta. **[alkup. s. 4]**

14. Tätä unionin oikeuden tulkinnan sisältävää oletusta ei kuitenkaan voida hyväksyä ilman asian seikkaperäistä tarkastelua.

Sovellettava lainsäädäntö

15. Tieliikennettä koskeva lainsäädäntö perustuu kahteen 20.12.1985 annettuun asetukseen ja niiden peräkkäisiin versioihin.

16. Kyseessä on ensinnäkin asetus N:o 3821/85. Kyseistä asetusta muutettiin useaan otteeseen, ennen kuin se korvattiin 4.2.2014 annetulla asetuksella N:o 165/2014, jota ei voida soveltaa käsiteltävän asian tosiseikkoihin, koska se annettiin syytteen kohteena olevien tekojen jälkeen.

17. Kyseessä on toiseksi asetus N:o 3820/85. Kyseinen asetus korvattiin 15.3.2006 annetulla asetuksella N:o 561/2006. Käsiteltävän asian tosiseikkoihin sovelletaan viimeksi mainittua säädöstä. Se sisältää säännöksiä, joilla muutetaan asetusta N:o 3821/85 ja joihin käsiteltävän asian syytetoimet perustuvat, sekä lisäksi säännöksen, jossa jäsenvaltiot valtuutetaan määräämään seuraamuksia toteamistään kyseisen asetuksen säännösten rikkomisesta, vaikka rikkominen on tapahtunut muiden jäsenvaltioiden alueella.

18. Nämä kaksi säädöstä näyttävät muodostavan kokonaisuuden, koska asetukseen N:o 3820/85, josta on tullut asetus N:o 561/2006, perustuvan ajoajan pituutta koskevan lainsäädännön rikkomista voidaan luonnehtia vain, jos asetukseen N:o 3821/85 perustuvaa valvontalaitetta (ajopiirturia) koskevaa lainsäädäntöä noudatetaan.

19. Asetukseen N:o 3821/85 sisältyi kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtum aikaan 15 artikla, jonka 2 ja 7 kohdassa säädettiin asetuksen N:o 561/2006 26 artiklalla tehtyjen muutosten jälkeen seuraavaa:

”2. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja alkaen hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työajan päätyttyä, jollei

poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua pitempää aikaa.

Kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä siten voi käyttää ajoneuvoon asennettua laitetta, jäljempänä 3 kohdan toisen luettelakohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettut ajanjaksot [**alkup. s. 5**]

a) on luettavasti ja piirturilevyä liikaamatta merkittävä käsin, automaattisesti tai muulla tavoin piirturilevyyn, jos ajoneuvossa on liitteen I mukainen valvontalaite; tai

b) ne on merkittävä kuljettajakorttiin käyttämällä valvontalaitteen käsinmerkintämahdollisuutta, jos ajoneuvossa on liitteen I B mukainen valvontalaite.

Jos liitteen I B mukaisella valvontalaitteella varustetussa ajoneuvossa on mukana useampi kuin yksi kuljettaja, näiden on varmistettava, että heidän kuljettajakorttinsa on asetettu ajopiirturiin oikeaan aukkoon.

Kun ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja, kuljettajien on tehtävä piirturilevyihin tarvittavat muutokset siten, että liitteessä I olevan II luvun 1–3 kohdassa tarkoitettut tiedot näkyvät sen kuljettajan piirturilevyssä, joka sillä hetkellä ohjaa ajoneuvoa.

7. a) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle

i) kuluvan viikon piirturilevyt sekä kuljettajan edellisten 15 päivän kuluessa käyttämät piirturilevyt;

ii) kuljettajakortti, jos hänellä sellainen on; ja

iii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 15 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään.

Kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen edellä i ja iii alakohdassa tarkoitettut ajanjaksot kattavat kuluvan päivän ja edeltävät 28 päivää.

b) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I B mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle

i) kuljettajakorttinsa;

ii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 15 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään; ja

iii) piirturilevyt edellisessä alakohdassa tarkoitetulta ajalta, jos hän on tänä [alkup. s. 6] aikana ajanut liitteen I mukaisella valvontalaitteella varustettua ajoneuvoa.

Kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen ii alakohdassa tarkoitettu ajanjakso kattaa kuluvan päivän ja edeltävät 28 päivää.

c) Toimivaltainen valvontaviranomainen voi valvoa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamista piirturilevyjen, valvontalaitteen tai kuljettajakortin tallentamien näytölle tai kirjoittimelle tulostettujen tietojen ja, jollei näitä tietoja ole, minkä tahansa muun todistusvoimaisen asiakirjan avulla, joka osoittaa, että 16 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen kaltaisia säännöksiä ei ole noudatettu.”

20. Maaliskuun 15. päivänä 2006 annettuun direktiiviin 2006/22/EY sisältyy liite III, jota muutettiin 30.1.2009 annetulla direktiivillä 2009/5/EY ja jonka viimeisimmässä versiossa suositetaan, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan rikkominen eli se, että ”tietoja 28 edeltävältä päivältä ei voida esittää”, luokitellaan ”erittäin vakavaksi” rikkomukseksi (rikkomus I 3).

21. Kansallisessa oikeudessa kyseisestä rikkomuksesta säädetään liikennelain L. 3315-5 §:ssä, jonka mukaan siitä, että tieliikenteessä ajetaan kuljettajakortilla, joka ei ole kyseiseltä kuljettajalta edellytettävän kortin mukainen tai ei kuulu sitä käyttävälle kuljettajalle, tai ilman ajoneuvon ajopiirturiin asetettua korttia, seuraa kuuden kuukauden vankeusrangaistus ja 3 750 euron sakko.

22. Cour de cassationin rikosasioiden jaosto on lisäksi useaan otteeseen soveltanut suoraan asetusten N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 sekä niiden seuraajien säännöksiä [–]. [Oikeuskäytäntöviittauksia]

23. Valittaja epäilee asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan tulkinnan perusteella tarkastuksen tekevän jäsenvaltion mahdollisuutta määrätä rangaistus kyseisestä rikkomuksesta, jos käy ilmi, että ajoneuvo oli koko tarkastusta edeltäneiden 28 päivän ajan tai osan tästä ajasta unionin toisen jäsenvaltion alueella.

24. Asetuksen N:o 561/2006 19 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä. Tämän asetuksen ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 rikkominen ei saa johtaa useampaan kuin yhteen seuraamukseen tai menettelyyn. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä ja [alkup. s. 7] seuraamuksia koskevista säännöistä komissiolle 29 artiklan toisessa kohdassa säädettyyn päivään mennessä. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltion on annettava toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus määrätä seuraamus yritykselle ja/tai kuljettajalle tämän asetuksen rikkomisesta,

joka on todettu kyseisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.

Poikkeuksena tästä, jos todettu rikkominen

- ei ole tapahtunut kyseisen jäsenvaltion alueella, ja
- sen on tehnyt yritys, joka on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan, tai kuljettaja, jonka työpaikka on toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa,

jäsenvaltio voi 1 päivään tammikuuta 2009 asti seuraamuksen määräämisen sijasta ilmoittaa tiedot rikkomuksista sen jäsenvaltion tai kolmannen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, johon yritys on sijoittautunut tai jossa kuljettajan työpaikka on.

3. Jos jäsenvaltio käynnistää menettelyn tai määrää seuraamuksen tietystä rikkomuksesta, sen on toimitettava tästä kuljettajalle asianmukainen kirjallinen näyttö.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niillä on oikeasuhteisten seuraamusten järjestelmä, joka voi sisältää taloudellisia seuraamuksia ja jota sovelletaan, jos yritys tai siihen sidoksissa olevat lähettäjät, huolitsijat, matkanjärjestäjät, hankkijat, alihankkijat ja kuljettajia välittävät toimistot rikkovat tämän asetuksen tai asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännöksiä.”

25. Asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan a alakohdassa säädetään lisäksi seuraavaa:

”Tätä asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jossa käytetään seuraavanlaisia ajoneuvoja: a) säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä;”

26. Saman asetuksen 15 artiklassa täsmennetään lisäksi seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin sovelletaan kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.”
[alkup. s. 8]

27. Asetuksen N:o 3821/85 3 artiklassa, sellaisena kuin se on muutettuna edellä mainitun asetuksen 26 artiklalla, säädetään lisäksi seuraavaa:

”1. Valvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklassa tarkoitettuja ajoneuvoja. – –”

Ennakkoratkaisukysymysten esittäminen ja niiden merkitys

28. Ensinnäkin valittajan mukaan asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan 2 kohta olisi ymmärrettävä siten, että siinä annetaan jäsenvaltiolle mahdollisuus määrätä asetuksen N:o 561/2006 rikkomisen tapauksessa seuraamus sen alueella todetusta ja toisen jäsenvaltion alueella tapahtuneesta rikkomisesta, mutta näin ei ole asetuksen N:o 3821/85 rikkomisen tapauksessa.

29. Koska muita unionin oikeussääntöjä ei ole, valittajan mielestä tästä seuraa, etteivät jäsenvaltiot voi määrätä seuraamuksia asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan säännösten rikkomisesta, jos ilmenee, että kuljettaja oli tarkastusta edeltäneiden 28 päivän aikana unionin toisen jäsenvaltion alueella.

30. Päinvastaisella tavalla voidaan kuitenkin väittää, että seuraamusten määrääminen asetuksen N:o 3821/85 rikkomisesta on välttämätöntä ja että sillä tuetaan asetuksen N:o 561/2006 rikkomisen rankaisemista, mikä voisi oikeuttaa tulkitsemaan sen 19 artiklaa eri tavalla, kuten cour d'appel de Versailles tekee (mainittu edellä 8 kohdassa).

31. Lisäksi voidaan viitata unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, jonka mukaan ”unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkittamisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on” (tuomio 3.10.2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631), tai ”unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkittamisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on” (tuomio 26.9.2018, Baumgartner, C-513/17, EU:C:2018:772, 23 kohta).

32. Unionin tuomioistuin totesi, että ”[tieliikennealan henkilöstön työolojen ja yleisen liikenneturvallisuuden parantamista koskevan] tavoitteen saavuttamiseksi ja asetuksen N:o 561/2006 säännösten noudattamisen tehokkaan valvonnan varmistamiseksi on – kuten asetuksen 14 perustelukappaleessa todetaan – olennaisen tärkeää, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat teiden varsilla tehtävissä tarkastuksissa siirtymäjän jälkeen varmistaa sekä kyseisen päivän [alkup. s. 9] että sitä edeltävien 28 päivän osalta ajo- ja lepoaikojen noudattamisen” ja että ”– – tieturvallisuuden edun mukaista asetuksen N:o 561/2006 tehokasta täytäntöönpanoa varten ei ole vain tarpeen valvoa tämän asetuksen säännösten noudattamista vaan jäsenvaltioiden on myös rikkomuksen toteamistapauksessa voitava määrätä tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia, kuten kyseisen asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa säädetään” (em. tuomio 26.9.2018, Baumgartner, C-513/17, 28 ja 29 kohta).

33. Samasta näkökulmasta voidaan muistuttaa, että alun perin näillä kahdella asetuksella oli jo otettu käyttöön yhtenäinen seuraamusjärjestelmä, joka mahdollisti jo seuraamusten määräämisen sellaisten henkilöiden tekemistä rikkomuksista, joilla ei ole asuinpaikkaa kyseisessä valtiossa (tuomio 23.1.1997, Pastoors ja Trans-Cap v. Belgia, C-29/95, EU:C:1997:28).

34. Voidaan kannattaa myös toista asetuksen N:o 561/2006 15 artiklan 7 kohdan, jossa säädetään, että ”kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle – – piirturilevyt – – ja kaikki – – muistiinpanot – – [kuluvalta päivältä ja edeltäviltä 28 päivältä]”, tulkintaa koskevaa lähestymistapaa, jonka mukaan kyseisen unionin asetuksen rikkomisena voidaan pitää vain sitä, ettei vaadittuja asiakirjoja voida esittää tarkastuspäivänä. Tällainen käsitys vastaa edellä mainitun direktiivin 2006/22/EY liitteessä III mainittua rikkomusta I 3, joka on se, että ”tietoja 28 edeltävältä päivältä ei voida esittää”.

36. Koska tällainen noudattamatta jättäminen voidaan todeta vasta tarkastuspäivänä sen jäsenvaltion alueella, joka oletettavasti aloittaa syytetoimet, se on väistämättä kertaluonteinen, joten kysymys siitä, onko rikkinen tapahtunut osittain toisen jäsenvaltion alueella, ei ole enää merkityksellinen.

37. Ei ole käynyt ilmi, että unionin tuomioistuin on jo tulkinnut kyseessä olevia säädöksiä siten, että valittajan esittämään perusteeseen voitaisiin vastata, vaikka unionin tuomioistuimen on jo täytynyt käsitellä asetuksen N:o 561/2006 19 artiklan soveltamisalaa (em. tuomio 26.9.2018, Baumgartner, C-513/17).

38. Näin ollen ei voida katsoa, että se, miten unionin oikeutta on sovellettava, on niin ilmeistä, ettei tästä ole mitään perusteltua epäilyä (tuomio 4.10.2018, komissio v. Ranska, C-416/17, EU:C:2018:811, 110 kohta). Esiin tulleesta kysymyksestä on esitettävä ennakkoratkaisukysymys.

39. Toiseksi kuljettajan on valittajan mukaan voitava tarkastusta edeltävien 28 päivän jakson jonakin aikana asettaa ajopiirturi ”out of scope” -tilaan [**alkup. s. 10**] asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvassa liikenteessä.

40. Käsitellessään kysymystä, joka koski samassa artiklassa säädetyn toisen poikkeuksen, nimittäin edellä mainitun asetuksen 3 artiklan h alakohdassa tarkoitettua ei-kaupallisen tavarankuljetuksen käsitteen, soveltamisalaa unionin tuomioistuin totesi (em. tuomio 3.10.2013, Lundberg, C-317-12), että ottaen huomioon riidanalaisella lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät ei ollut aiheellista ”[vaarantaa] kyseisen asetuksen 3 artiklan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen [tehokasta oikeusvaikutusta]” (34 kohta), että on todettava, että tällainen kuljetus ”ei vaikuta kilpailuun tiekuljetusalalla” (35 kohta), ja lopulta, että esitetyllä unionin oikeuden riidanalaisen säännöksen tulkinnalla ”ei pitäisi olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta” (37 kohta).

41. Ei ole varmaa, että tällaiset syyt ovat merkityksellisiä silloin, kun ajoneuvoja ajetaan 28 päivän ajanjakson aikana matkoilla, joista osa kuuluu yleisesti sovellettavien oikeussääntöjen ja osa 3 artiklan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan.

42. Vaikuttaa siltä, ettei tällainen asetusten N:o 561/2006 ja N:o 3821/85 säännösten, joissa vahvistetaan yleisesti sovellettava oikeus, ja edellä mainitun poikkeuksen yhdistetty soveltaminen ole ollut tarkoituksena asetuksen N:o

3821/85 3 artiklassa, jossa ainoastaan säädetään, että kyseisessä 3 artiklan a alakohdan tapauksessa valvontalaitetta ei ole ”asennettu ja käytetty”.

43. Valittajan kannattama tulkinta ei vaikuta niin ilmeiseltä, ettei siitä ole mitään perusteltua epäilystä. Näin ollen esitetään myös toinen ennakkoratkaisukysymys.

EDELLÄ ESITETYN PERUSTEELLA Cour de cassation

esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

Sovelletaanko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 19 artiklan 2 kohdan säännöksiä, joiden mukaan ”jäsenvaltion on annettava toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus määrätä seuraamus yritykselle ja/tai kuljettajalle tämän asetuksen rikkomisesta, joka on todettu kyseisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella”, ainoastaan kyseisen asetuksen säännösten rikkomiseen vai myös [alkup. s. 11] tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85, joka on korvattu tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista 4.2.2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014, säännösten rikkomiseen?

Onko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklan a alakohtaa tulkittava siten, että kuljettaja voi poiketa tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85, joka on korvattu tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista 4.2.2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014, 15 artiklan 2 ja 7 kohdan säännöksistä, joiden mukaan kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle piirturilevyt ja kaikki muistiinpanot kuluvalta päivältä ja edeltäviltä 28 päivältä, kun ajoneuvoa käytetään 28 päivän ajanjaksolla matkoihin, joista osaan sovelletaan edellä mainittuja poikkeussäännöksiä ja osa ei oikeuta poikkeamaan valvontalaitteen käytöstä?

LYKKÄÄ asian käsittelyä, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin on antanut ratkaisun asiassa,

[– –]

[– –] [Muodollisuuksia]