

Version anonymisée

C-906/19 - 1

Affaire C-906/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt:

11 décembre 2019

Juridiction de renvoi:

Cour de cassation (France)

Date de la décision de renvoi:

7 mai 2019

Partie demanderesse:

FO

Partie défenderesse:

Ministère public

[OMISSIS]

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique [OMISSIS], le sept mai deux mille dix-neuf, a rendu l'arrêt suivant :

[OMISSIS]

La Cour de cassation statue sur le pourvoi formé par :

- FO,

| | |
|---|---|
| Inscrit au registre de la Cour de justice sous le n° | 1136820 |
| Luxembourg, le | 11. 12. 2019 |
| Fax/E-mail: | <i>[Signature]</i> Le Greffier, par ordre |
| Déposé le: | 11.12.19 Maria Krausenboeck Administratrice |

FR

contre l'arrêt de la cour d'appel de VERSAILLES, 18ème chambre, en date du 2 mai 2018, qui, pour infractions à la réglementation des conditions de travail dans les transports routiers, l'a condamné à 10 125 euros d'amende.

[OMISSIS].

Exposé du litige

1. [OMISSIS] [Or. 2] [OMISSIS] [Conventions de citation]
2. Le 2 avril 2013, à Versailles, les fonctionnaires de la division de la prévention et de la répression de la délinquance routière ont procédé au contrôle routier d'un car exploité par l'entreprise Omnibusunternehmen FO, ayant son siège à Segenthal, en Allemagne.
3. Lors de ce contrôle, les fonctionnaires ont invité le conducteur à justifier de son activité pour la journée en cours ainsi que pour les 28 jours précédents en application de l'article 26 du [règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil – ci-après le « règlement n° 561/2006 »]. Ils ont alors constaté que du 5 au 9 mars, puis du 14 au 16 mars, soit pendant neuf jours, le véhicule avait circulé sans que la carte de conducteur exigée par l'article 1^{er} du décret n° 2006-303 du 10 mars 2006 en vigueur à la date des faits (art. R. 3313-19 du code des transports), ne soit insérée dans le chronotachygraphe (nommé tachygraphe depuis l'entrée en vigueur du [règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports] (ci-après le « règlement n° 165/2014 »).
4. A la suite de ces faits, FO, dirigeant de l'entreprise précitée, a été poursuivi, sur le fondement de l'article L. 3315-5, alinéa 1^{er}, du code des transports pour avoir, à Versailles, commis à neuf reprises, les jours précités, le délit de défaut d'insertion de la carte de conducteur dans le tachygraphe du véhicule.
5. Le tribunal correctionnel de Versailles a déclaré les faits établis et a prononcé à l'encontre du prévenu une amende de 10 125 euros. La cour d'appel de Versailles, saisie de l'appel du prévenu et, à titre incident, de celui du ministère public, a confirmé cette décision sur la culpabilité et sur la peine.
6. Devant la cour d'appel, FO a excipé de l'incompétence territoriale des juridictions pénales françaises aux motifs, d'une part, que les délits qui lui étaient reprochés, bien que constatés en France, avaient été commis en Allemagne, le

véhicule s'y étant trouvé les jours où il lui était reproché de ne pas avoir veillé à l'insertion de la carte du conducteur dans l'appareil de contrôle, d'autre part, que ni la loi française, en raison du principe de territorialité de la loi pénale, ni le droit de l'Union, et précisément le paragraphe 2 du règlement n° 561/2006, faute pour cette disposition de renvoyer au règlement n° 3821/85, support de l'incrimination, ne permettaient aux autorités françaises, ayant constaté les délits, de poursuivre leur auteur dès lors que ces infractions ont été commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union. **[Or. 3]**

7. Pour écarter cette argumentation, les juges ont retenu que les faits constatés lors du contrôle routier relèvent des dispositions de l'article L. 3315-5 du code des transports, qui punit de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule. Ils ont constaté que ce texte a été pris pour l'application du règlement n° 3821/85.

8. La cour d'appel a ajouté que l'article 19 du règlement n° 561/2006 comporte en son paragraphe 2 une dérogation expresse au principe de territorialité des poursuites, permettant à un pays membre de sanctionner les infractions commises à l'encontre de ce règlement quand bien même elles auraient été perpétrées sur le territoire d'un autre Etat membre et, relevant que cette exception porte expressément sur le « présent règlement », en a déduit que ce renvoi englobe le paragraphe 1^{er} de ce même article 19, qui vise lui-même le règlement n° 3821/85.

9. Les juges en ont conclu que le règlement n° 561/2006, qui prévaut sur les dispositions nationales, déroge au principe de territorialité des poursuites, cette dérogation bénéficiant non seulement aux dispositions inhérentes à ce règlement mais aussi à celles qu'il désigne, soit celle du règlement n° 3821/85.

10. Ils ont dès lors rejeté l'exception d'incompétence soulevée par le prévenu.

11. FO s'est pourvu en cassation contre cette décision. Après avoir repris en substance l'argumentation qu'il avait développée devant les premiers juges, il a demandé à la Cour de cassation de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle afin qu'elle tranche la question.

12. Le requérant a également demandé à la Cour de cassation de casser l'arrêt de la cour d'appel de Versailles sur un autre point. Il lui reproche de ne pas avoir répondu à son argumentation selon laquelle il ne pouvait avoir commis les faits incriminés, dès lors que la réglementation sur la durée de conduite et les temps de repos ne s'applique pas aux trajets de ligne de moins de 50 km, et que dans ce cas les conducteurs sont dispensés d'insérer la carte de conducteur dans le chronotachygraphe. FO a indiqué ainsi que le tachygraphe avait été commuté en position « out of scope », précisant que pour toute circulation hors champ d'application de la réglementation sur les temps de conduite et de repos, la carte conducteur n'a pas à être insérée.

13. Il se déduit de cette argumentation qu'il serait permis à une entreprise de transports routiers de faire un usage mixte de ses véhicules, dont les conducteurs pourraient, lorsqu'ils sont affectés à des transports relevant de l'article 3 sous a) du règlement n° 561/2006, mettre le tachygraphe hors service, puis le réactiver lors de transports ne rentrant pas dans le cadre de cette exception. **[Or. 4]**

14. Or, ce présupposé, qui comporte une interprétation du droit communautaire, ne saurait être admis sans plus ample discussion.

Réglementation applicable

15. La réglementation des transports par route repose sur deux règlements et leurs versions successives, édictés le 20 décembre 1985.

16. Il s'agit, d'une part, du règlement n° 3821/85. Ce règlement a été modifié à de nombreuses reprises, avant d'être remplacé par le règlement n° 165/2014 du 4 février 2014, lequel, postérieur aux faits poursuivis, n'est pas applicable aux faits de l'espèce.

17. Il s'agit, d'autre part, du règlement n° 3820/85. Ce règlement a été remplacé par le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006. C'est ce dernier texte qui est applicable aux faits de l'espèce. Outre qu'il comporte des dispositions modifiant le règlement n° 3821/85 qui sont à la base des poursuites engagées en l'espèce, il comporte une disposition habilitant les Etats membres à sanctionner les infractions à ses dispositions qu'ils constatent, alors même qu'elles ont été commises sur le territoire d'autres Etats membres.

18. Ces deux ensembles de textes paraissent faire système dans la mesure où la caractérisation de la violation de la réglementation afférente à la durée du temps de conduite, dont les fondements se trouvent dans le règlement n° 3820/85, devenu n° 561/2006, n'est possible que si la réglementation concernant l'appareil de contrôle (tachygraphe), dont les fondements se trouvent dans le règlement n° 3821/85, est elle-même respectée.

19. Le règlement n° 3821/85, à la date des faits en cause, comportait un article 15 dont les paragraphes 2 et 7 étaient ainsi rédigés à la suite de modifications introduites par l'article 26 du règlement n° 561/2006 :

«2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou les cartes de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont : **[Or. 5]**

- a) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
- b) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I rubrique II points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle :

- i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents ;
- ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte ; et
- iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006.

Toutefois, après le 1^{er} janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle :

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire ;
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006 ; et

iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette [Or. 6] période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

Toutefois, après le 1^{er} janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3 ».

20. Une directive n° 2006/22/CE du 15 mars 2006, comporte une annexe III, modifiée par une directive n° 2009/5/CE du 30 janvier 2009, qui, en son dernier état, préconise d'incriminer en tant qu'infraction « très grave », l'infraction à l'article 15, paragraphe 7, du règlement n° 3821/85 consistant dans le fait d'être "dans l'incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents" (infraction I 3).

21. En droit interne, cette infraction est édictée par l'article L. 3315-5 du code des transports, qui prévoit qu'est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule.

22. La chambre criminelle de la Cour de cassation a en outre, en plusieurs occasions, fait une application directe de dispositions ressortant des règlements n° 3820/85 et n° 3821/85, et de leurs successeurs [OMISSIS]. [Références jurisprudentielles]

23. La possibilité pour l'Etat membre qui procède au contrôle de réprimer cette infraction lorsqu'il apparaît que pendant tout ou partie de la durée de vingt-huit jours précédant le contrôle, le véhicule se trouvait sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne est mise en doute par le requérant, sur le fondement d'une interprétation de l'article 19 du règlement n° 561/2006.

24. L'article 19 du règlement n° 561/2006 est ainsi rédigé :

« 1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) n° 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime [Or. 7] des

sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, second alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.

2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction :

- qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et
- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,

un État membre peut, jusqu'au 1^{er} janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.

3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés ».

25. Le règlement n° 561/2006 comporte enfin, à l'article 3 sous a), une disposition ainsi rédigée :

« Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des :
a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km ; »

26. L'article 15 de ce même règlement précise encore que

« Les Etats membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées permises et les pauses et temps de repos obligatoires ». **[Or. 8]**

27. L'article 3 du règlement n° 3821/85, dans sa rédaction modifiée par l'article 26 du règlement précédent, ajoute que

« 1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006 (...) ».

Présentation et enjeu des questions

28. En premier lieu, selon le requérant, le paragraphe 2 de l'article 19 du règlement n° 561/2006 devrait être compris en ce sens que s'il permet à un Etat de sanctionner une infraction constatée sur son territoire et commise sur le territoire d'un autre Etat membre dans le cas des infractions au règlement n° 561/2006, tel n'est pas le cas des infractions au règlement n° 3821/85.

29. En l'absence d'autre disposition de droit communautaire, il s'ensuivrait que les Etats membres ne pourraient réprimer la violation de manquements aux dispositions de l'article 15 du règlement n° 3821/85, pour peu qu'il s'avère qu'au cours de la période de vingt-huit jours précédant le contrôle, le conducteur se soit trouvé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

30. Dans le sens contraire, il peut cependant être argué de ce que la sanction des infractions au règlement n° 3821/85 est nécessaire et vient au soutien de la répression des infractions au règlement n° 561/2006, ce qui pourrait justifier une autre interprétation de son article 19, telle celle retenue par la cour d'appel de Versailles (rappelée supra, point 8).

31. On peut encore se référer à la doctrine de la Cour de Justice de l'Union européenne, selon laquelle « pour interpréter une disposition du droit de l'Union, [il convient] de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie » (CJUE, arrêt du 3 octobre 2013, Lundberg, C-317-12), ou encore « pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, [il convient] de tenir compte, non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie » (CJUE, arrêt du 26 septembre 2018, Baumgartner, C-513/17, point 23).

32. Or, la Cour de Justice de l'Union européenne a rappelé qu' « en vue de [l'] objectif [d'amélioration des conditions de travail du personnel du secteur routier et en général de la sécurité routière] et afin de garantir l'effectivité des dispositions du règlement n° 561/2006, ainsi que le confirme le considérant 14 de ce dernier, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers et après une période transitoire, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en [Or. 9] cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectés » et qu' « (...) en vue de la mise en œuvre efficace du règlement n° 561/2006 dans l'intérêt de la sécurité routière, il n'est pas seulement nécessaire de contrôler le respect des dispositions de ce règlement, mais il convient également que les Etats membres puissent infliger des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas de constatation d'une

infraction, ainsi que le prévoit l'article 19, paragraphe 1, de ce règlement » (CJUE, arrêt du 26 septembre 2018, Baumgartner, C-513/17, précité, points 28 et 29).

33. Dans la même perspective, il peut être rappelé qu'originellement, les deux règlements avaient instauré un régime unitaire de sanction qui permettait déjà la répression des infractions commises par les non-résidents (CJCE, arrêt du 23 janvier 1997, Pastoors et Trans-Cap / Belgische Staat, C-29/95).

34. Une autre approche pourrait encore être soutenue, à la lecture du paragraphe 7 de l'article 15 du règlement n° 561/2006, qui prévoit que « le conducteur (...) doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle (...) les feuilles d'enregistrement (...) et toute information (...) pour la journée en cours et les vingt-huit jours précédents », approche selon laquelle seule constituerait une violation du règlement communautaire le fait ne pas être en mesure de communiquer les documents demandés le jour du contrôle. Une telle conception paraît compatible avec celle de l'infraction I 3 mentionnée à l'annexe III de la directive n° 2006/22/CE, susmentionnée, consistant dans le fait d'être « dans l'incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents ».

36. Un tel manquement ne pouvant se constater que le jour du contrôle, sur le territoire de l'Etat membre qui, par hypothèse, engage la poursuite, présente nécessairement un caractère instantané, en sorte que la question de savoir si l'infraction a été commise, en partie, sur le territoire d'un autre Etat membre ne se poserait plus.

37. Il n'apparaît pas que la Cour de Justice de l'Union européenne ait déjà interprété les textes en cause dans un sens qui permette de répondre au moyen soulevé par le requérant, même si elle a déjà eu à connaître de la portée de l'article 19 du règlement n° 561/2006 (CJUE, arrêt du 26 septembre 2018, Baumgartner, C-513/17, précité).

38. Il ne paraît dès lors pas possible de considérer que l'application correcte du droit de l'Union s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable (CJUE, arrêt du 4 octobre 2018, Commission européenne contre République française, C-416/17, point 110). La question soulevée devra faire l'objet qu'une question préjudicielle.

39. En second lieu, selon le requérant, il serait permis à un conducteur de mettre le tachygraphe en mode « out of scope » pendant une partie de la période [Or. 10] de vingt-huit jours précédant le jour du contrôle, lors de transports relevant de l'exception prévue à l'article 3 sous a) du règlement n° 561/2006.

40. La Cour de Justice de l'Union européenne, saisie d'une question relative à la portée d'une autre dérogation prévue par le même article, à savoir la notion de « transport de marchandise à des fins non commerciales » au sens de l'article 3, h) du règlement précité, a rappelé (CJUE, arrêt du 3 octobre 2013, Lundberg, C-317-12, précitée) qu'il n'y avait pas lieu, au regard des objectifs poursuivis par la

réglementation litigieuse, de « remettre en cause l'effet utile de la dérogation prévue (...) » (point 34), qu'il importait de relever qu'un tel transport « n'affectait pas la concurrence dans le secteur du transport routier » (point 35) et enfin, que l'interprétation envisagée de la disposition litigieuse du droit de l'Union « ne devrait pas avoir d'effets négatifs significatifs sur la sécurité routière » (point 37).

41. Il n'est pas certain que de tels motifs demeurent pertinents dans le cas de la conduite, au cours d'une période unitaire de vingt-huit jours, de véhicules lors de trajets relevant pour certains du régime de droit commun et pour d'autres de l'exception de l'article 3, sous a).

42. L'hypothèse d'un tel usage combiné des dispositions des règlements n° 561/2006 et n° 3821/85 fixant le droit commun et de l'exception précitée ne paraît pas avoir été envisagée par l'article 3 du règlement n° 3821/85, qui se borne à prévoir que dans le cas de l'article 3, sous a) en cause, l'appareil de contrôle n'est pas « installé et utilisé ».

43. L'interprétation retenue par le requérant ne paraît pas s'imposer avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable. Une seconde question préjudicielle sera donc transmise.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

RENVOIE à la Cour de justice de l'Union européenne les questions suivantes :

Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 19 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, selon lesquelles « Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers », s'appliquent-elles uniquement aux infractions aux dispositions de ce règlement ou également aux infractions à [Or. 11] celles du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, auquel s'est substitué le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers ?

L'article 3 sous a) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, doit-il être interprété en ce sens qu'il est permis à un conducteur de déroger aux dispositions des paragraphes 2 et 7 de l'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985

concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, auquel s'est substitué le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, selon lesquelles le conducteur doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle, les feuilles d'enregistrement et toute information pour la journée en cours et les vingt-huit jours précédents, en cas d'usage au cours d'une période de vingt-huit jours d'un véhicule pour des trajets dont certains entrent dans les prévisions des dispositions de l'exception précitée, et d'autres n'autorisent aucune dérogation à l'usage d'un appareil de contrôle ?

SURSOIT à statuer jusqu'à la décision de la Cour de justice de l'Union européenne ;

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Formalités]