

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-906/19 - 1

Zaak C-906/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

11 december 2019

Verwijzende rechter:

Cour de cassation (Frankrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

7 mei 2019

Verzoekende partij:

FO

Verwerende partij:

Ministère public

[OMISSIS]

DE FRANSE REPUBLIEK

IN NAAM VAN HET FRANSE VOLK

DE COUR DE CASSATION (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken), STRAFKAMER, heeft ter openbare terechtzitting [OMISSIS] van 7 mei 2019 het volgende arrest gewezen:

[OMISSIS]

De Cour de cassation beslist op de hogere voorziening ingesteld door:

- FO,

tegen het arrest van de Cour d’appel de Versailles (rechter in tweede aanleg Versailles, Frankrijk), 18e kamer, van 2 mei 2018, waarbij hem een boete van 10 125 EUR is opgelegd wegens overtreding van de wet inzake de arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer.

[OMISSIS]

Uiteenzetting van het geschil

1. [OMISSIS] **[Or. 2]** [OMISSIS] [bepalingen betreffende de dagvaarding]
2. Op 2 april 2013 hebben ambtenaren van de afdeling voor preventie en bestraffing van verkeersovertredingen een controle langs de weg uitgevoerd in Versailles, op een bus van het bedrijf Omnibusunternehmen FO, gevestigd in Segenthal, Duitsland.
3. Tijdens de controle hebben de ambtenaren de bestuurder verzocht om zijn activiteitenregistratie voor de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen, overeenkomstig artikel 26 van [verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, hierna: „verordening nr. 561/2006”]. Zij stelden toen vast dat het voertuig van 5 tot en met 9 maart en opnieuw van 14 tot en met 16 maart, dus gedurende negen dagen, werd bestuurd zonder dat de bestuurderskaart die vereist is volgens artikel 1 van décret (besluit) nr. 2006-303 van 10 maart 2006, dat ten tijde van de feiten van kracht was (art. R. 3313-19 van de code des transports, vervoerswet), in de chronotachograaf was geplaatst (genaamd tachograaf sinds de inwerkingtreding van [verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer], hierna: „verordening nr. 165/2014”).
4. Naar aanleiding van deze feiten is FO, de bestuurder van het genoemde bedrijf, op grond van artikel L. 3315-5, lid 1, van de code des transports, strafrechtelijk vervolgd omdat in Versailles op de genoemde dagen negen keer de bestuurderskaart niet in de tachograaf van het voertuig werd geplaatst.
5. De tribunal correctionnel de Versailles (strafrechter in eerste aanleg Versailles, Frankrijk) heeft de feiten bewezen geacht en de verdachte een boete van 10 125 EUR opgelegd. De Cour d’appel (rechter in tweede aanleg) van Versailles, heeft naar aanleiding van het hoger beroep van verdachte en het incidenteel hoger beroep van het Ministère public (openbaar ministerie) dit vonnis bekrachtigd, zowel betreffende de schuld als betreffende de straf.

6. Voor de Cour d'appel heeft FO aangevoerd dat de Franse strafrechter territoriaal onbevoegd is, ten eerste omdat de hem ten laste gelegde strafbare feiten, hoewel ze in Frankrijk zijn vastgesteld, in Duitsland zijn gepleegd, aangezien het voertuig zich daar bevond op de dagen waarop hem werd verweten dat hij er niet voor had gezorgd dat de bestuurderskaart in het controleapparaat werd geplaatst, en ten tweede omdat noch het Franse recht, op grond van het beginsel van de territoriale werking van de strafwet, noch het Unierecht, meer bepaald artikel 19, lid 2, van verordening nr. 561/2006, bij gebreke van een verwijzing naar verordening nr. 3821/85, de grondslag van de strafbaarstelling, de Franse autoriteiten de mogelijkheid zouden bieden om, na vaststelling van de strafbare feiten, de dader te vervolgen wanneer deze feiten op het grondgebied van een andere lidstaat van de Unie zijn gepleegd. **[Or. 3]**

7. De rechter heeft deze redenering terzijde geschoven op grond dat de feiten die tijdens de wegcontrole zijn vastgesteld, vallen onder de bepalingen van artikel L. 3315-5 van de code des transports, dat het verrichten van wegvervoer met een bestuurderskaart die niet in overeenstemming is met de wet of die niet toebehoort aan de bestuurder die deze kaart gebruikt, of zonder kaart in de tachograaf van het voertuig, bestraft met een gevangenisstraf van zes maanden en een boete van 3 750 EUR. De rechter heeft vastgesteld dat met deze tekst verordening nr. 3821/85 wordt toegepast.

8. De Cour d'appel voegt daaraan toe dat artikel 19, lid 2, van verordening nr. 561/2006 een uitdrukkelijke afwijking van het beginsel van de territoriale werking van de strafvervolgning bevat, op grond waarvan een lidstaat inbreuken van deze verordening kan bestraffen, zelfs indien deze op het grondgebied van een andere lidstaat zijn begaan, merkt op dat deze uitzondering uitdrukkelijk betrekking heeft op „deze verordening”, en leidt daaruit af dat de verwijzing ook slaat op artikel 19, lid 1, dat zelf verwijst naar verordening nr. 3821/85.

9. De rechter heeft vastgesteld dat verordening nr. 561/2006, die voorrang heeft op nationale bepalingen, afwijkt van het beginsel van de territoriale werking van de strafvervolgning, en dat deze uitzondering niet alleen slaat op de bepalingen van deze verordening zelf, maar ook op de bepalingen waar deze naar verwijst, namelijk die van verordening nr. 3821/85.

10. De Cour d'appel heeft derhalve de door de verdachte aangevoerde exceptie van onbevoegdheid afgewezen.

11. FO heeft tegen dit arrest cassatieberoep ingesteld. Na in wezen zijn voor de rechters in eerste en tweede aanleg aangevoerde betoog te hebben herhaald, heeft FO de Cour de cassation verzocht om het Hof van Justitie van de Europese Unie een prejudiciële vraag te stellen om het vraagstuk te beslechten.

12. Verzoeker heeft de Cour de cassation ook verzocht om het arrest van de Cour d'appel van Versailles te vernietigen op een andere grond. Hij verwijt de Cour d'appel dat deze niet heeft geantwoord op zijn argument dat hij de strafbare

feiten niet had kunnen begaan, aangezien de voorschriften inzake rij- en rusttijden niet van toepassing zijn op ritten van minder dan 50 kilometer, in welk geval bestuurders geen kaart in de tachograaf hoeven te plaatsen. FO heeft aangegeven dat de tachograaf in de *out of scope*-positie was gezet en dat voor verkeer buiten het toepassingsgebied van de rij- en rusttijdenregeling de bestuurderskaart niet hoeft te worden geplaatst.

13. Uit dit betoog volgt dat het voor een wegvervoersonderneming geoorloofd zou zijn gemengd gebruik te maken van haar voertuigen, waarvan de bestuurders, wanneer zij worden ingezet voor vervoersactiviteiten die onder artikel 3, onder a), van verordening nr. 561/2006 vallen, de tachograaf kunnen uitschakelen, en hem vervolgens weer kunnen inschakelen voor vervoersactiviteiten die niet binnen het toepassingsgebied van deze uitzondering vallen. **[Or. 4]**

14. Deze veronderstelling, die een uitlegging van het gemeenschapsrecht inhoudt, kan niet zonder meer worden aanvaard.

Toepasselijke regelgeving

15. De regelgeving voor het wegvervoer bestaat in hoofdzaak uit twee verordeningen die op 20 december 1985 zijn vastgesteld, en de latere versies ervan.

16. De eerste is verordening nr. 3821/85. Deze verordening is herhaaldelijk gewijzigd, en is vervolgens vervangen door verordening nr. 165/2014 van 4 februari 2014, die niet van toepassing is op de feiten van de onderhavige zaak omdat zij pas na die feiten in werking is getreden.

17. De andere is verordening nr. 3820/85. Deze verordening is vervangen door verordening nr. 561/2006 van 15 maart 2006. Deze laatste tekst is van toepassing op de feiten van de zaak. Naast bepalingen tot wijziging van verordening nr. 3821/85 die de grondslag vormen van de vervolging in deze zaak, bevat deze verordening een bepaling die de lidstaten de bevoegdheid geeft om inbreuken op deze verordening te bestraffen, zelfs indien die zijn begaan op het grondgebied van andere lidstaten.

18. Deze twee wettelijke instrumenten lijken een systeem te vormen, in de zin dat de vaststelling van een overtreding van de regelgeving betreffende de rijtijden, waarvan de grondslag is te vinden in verordening nr. 3820/85, thans verordening nr. 561/2006, alleen mogelijk is als de regelgeving betreffende het controleapparaat (tachograaf), waarvan de grondslag is te vinden in verordening nr. 3821/85, zelf wordt nageleefd.

19. Verordening nr. 3821/85 bevatte ten tijde van de betrokken feiten een artikel 15, waarvan de leden 2 en 7 als volgt waren geformuleerd naar aanleiding van de wijzigingen die bij artikel 26 van verordening nr. 561/2006 zijn aangebracht:

„2. De bestuurders moeten voor iedere dag dat zij rijden, registratiebladen of bestuurderskaarten gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen. Het registratieblad of de bestuurderskaart wordt niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen, tenzij zulks anderszins is toegestaan. Geen enkel registratieblad of bestuurderskaart mag worden gebruikt voor een langere periode dan die waarvoor dat bestemd is.

Wanneer de bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het apparaat waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, moeten de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen: **[Or. 5]**

a) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, met de hand, door automatische registratie of anderszins, leesbaar op het registratieblad worden opgetekend zonder dat dit wordt bevuild; of

b) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, op de bestuurderskaart worden geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust.

Indien het voertuig dat met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, zorgt elke bestuurder ervoor dat zijn bestuurderskaart in de juiste lezer in de tachograaf is ingebracht.

Zij brengen op de registratiebladen de nodige wijzigingen aan indien meer dan één bestuurder zich in het voertuig bevindt, zodat de gegevens die zijn bedoeld in hoofdstuk II, punten 1 tot en met 3, van bijlage I, worden geregistreerd op het blad van de bestuurder die daadwerkelijk het voertuig bestuurt.

7 a) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen:

i) de registratiebladen van de lopende week en die welke de bestuurder de voorafgaande vijftien dagen heeft gebruikt,

ii) de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart, en

iii) alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de lopende week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en verordening (EG) nr. 561/2006.

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder i) en iii) bedoelde perioden de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

b) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen:

- i) de bestuurderskaart waarvan hij houder is,
- ii) alle handmatig geregistreerde gegevens en afdrukken van de week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en verordening (EG) nr. 561/2006, en
- iii) de registratiebladen voor dezelfde periode als die welke onder ii) is bedoeld en waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met **[Or. 6]** een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat.

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder ii) bedoelde perioden evenwel de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

c) Een met de controle belaste ambtenaar met inspectiebevoegdheid kan de naleving van verordening (EG) nr. 561/2006 controleren door onderzoek van de registratiebladen, de getoonde of afgedrukte gegevens die door het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn geregistreerd of, bij ontbreken daarvan, door analyse van elk ander bewijsdocument aan de hand waarvan de niet-naleving van een bepaling zoals deze neergelegd in artikel 16, leden 2 en 3, kan worden gerechtvaardigd.”

20. Richtlijn 2006/22/EG van 15 maart 2006 bevat een bijlage III, gewijzigd bij richtlijn 2009/5/EG van 30 januari 2009. De laatste versie van deze bijlage beveelt aan om het strafbare feit bedoeld in artikel 15, lid 7, van verordening nr. 3821/85, bestaande in het „niet in staat [zijn om] registratiebladen van de vorige 28 dagen voor te leggen”, strafbaar te stellen als „heel belangrijke” inbreuk (inbreuk I 3).

21. In de nationale wetgeving is deze inbreuk vastgesteld in artikel L. 3315-5 van de code des transports, dat bepaalt dat het verrichten van wegvervoer met een bestuurderskaart die niet in overeenstemming is met de wet of die niet aan de bestuurder toebehoort die deze kaart gebruikt, of zonder een kaart in de tachograaf van het voertuig in te brengen, wordt bestraft met zes maanden gevangenisstraf en een boete van 3 750 EUR.

22. Bovendien heeft de strafkamer van de Cour de cassation meermaals de bepalingen van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 en hun opvolgers rechtstreeks toegepast [OMISSIS]. [verwijzingen naar rechtspraak]

23. De mogelijkheid voor de lidstaat die de controle uitvoert om deze feiten te bestraffen wanneer blijkt dat het voertuig zich gedurende heel de periode van 28 dagen voorafgaand aan de controle of een deel daarvan op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie heeft bevonden, wordt door de verzoekende partij in twijfel getrokken op basis van een uitlegging van artikel 19 van verordening nr. 561/2006.

24. Artikel 19 van verordening nr. 561/2006 luidt als volgt:

„1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op verordening (EEG) nr. 3821/85 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. Geen enkele inbreuk op deze verordening of op Verordening (EEG) nr. 3821/85 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op de in artikel 29, tweede alinea, vermelde datum mededeling [Or. 7] van deze maatregelen en van de regelgeving inzake sancties. De Commissie stelt de lidstaten hiervan in kennis.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteiten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een inbreuk op deze verordening die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld:

- die niet is begaan op het grondgebied van de betrokken lidstaat, en
- die is begaan door een onderneming die in een andere lidstaat of een derde land is gevestigd, of door een bestuurder wiens plaats van tewerkstelling zich aldaar bevindt,

kan een lidstaat, bij wijze van uitzondering, tot 1 januari 2009, in plaats van een sanctie op te leggen, de feiten aangaande de inbreuk ter kennis brengen van de bevoegde instantie van de lidstaat of het derde land waar de onderneming gevestigd is of waar zich de plaats van tewerkstelling van de bestuurder bevindt.

3. Wanneer een lidstaat voor een bepaalde inbreuk een procedure instelt of een sanctie oplegt, verstrekt hij de bestuurder een schriftelijk bewijs daarvan.

4. De lidstaten zien erop toe dat er een systeem van evenredige sancties, waaronder eventueel financiële sancties, van kracht is voor inbreuken op deze verordening of verordening (EEG) nr. 3821/85 door ondernemingen, of door de daarbij betrokken afzenders expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitzendbureaus voor chauffeurs.”

25. Tot slot bevat artikel 3, onder a), van verordening nr. 561/2006 een bepaling die als volgt luidt:

„Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door: a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;”

26. In artikel 15 van dezelfde verordening wordt verder bepaald dat

„De lidstaten zorgen ervoor dat bestuurders van de in artikel 3, onder a), omschreven voertuigen onder de toepassing vallen van nationale regels die een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijtijden en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden.” [Or. 8]

27. Artikel 3 van verordening nr. 3821/85, zoals gewijzigd bij artikel 26 van de vorige verordening, voegt hieraan toe dat

„1. Het controleapparaat moet geïnstalleerd zijn en gebruikt worden in voertuigen die in een lidstaat zijn ingeschreven en die bestemd zijn voor het wegvervoer van personen of van goederen, met uitzondering van de in artikel 3 van verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen [...]”

Uiteenzetting en belang van de vragen

28. Volgens verzoeker moet in de eerste plaats artikel 19, lid 2, van verordening nr. 561/2006 aldus worden uitgelegd dat een lidstaat weliswaar een op zijn grondgebied vastgestelde, maar op het grondgebied van een andere lidstaat begane inbreuk op verordening nr. 561/2006 kan bestraffen, doch dit is niet het geval voor inbreuken op verordening nr. 3821/85.

29. Bij gebreke van enige andere bepaling van het gemeenschapsrecht zou hieruit volgen dat de lidstaten de inbreuken op artikel 15 van verordening nr. 3821/85 niet kunnen bestraffen, indien de bestuurder gedurende de 28 dagen voorafgaand aan de controle op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie blijkt te zijn geweest.

30. Omgekeerd kan echter worden aangevoerd dat de bestraffing van inbreuken op verordening nr. 3821/85 noodzakelijk is en de bestraffing van inbreuken op verordening nr. 561/2006 ondersteunt, hetgeen een andere uitlegging van artikel 19 van die verordening zou kunnen rechtvaardigen, zoals de uitlegging die de Cour d’appel de Versailles heeft gegeven (zie hierboven, punt 8).

31. Tevens kan worden verwezen naar de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, volgens welke „voor de uitlegging van een bepaling van het Unierecht niet alleen rekening [moet] worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt” (arrest van 3 oktober 2013, Lundberg, C-317-12), of „bij de uitlegging van een bepaling van het Unierecht niet alleen rekening [dient] te worden gehouden met haar bewoordingen, maar ook met haar context en met de doelstellingen die worden nagestreefd met de regeling waarvan zij deel uitmaakt” (arrest van 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17, punt 23).

32. Het Hof wijst er echter op, dat „[m]et het oog op de [...] doelstellingen [van verbetering van de arbeidsomstandigheden van wegvervoerpersoneel en van de verkeersveiligheid in het algemeen] en teneinde een doeltreffende handhaving van de bepalingen van verordening nr. 561/2006 te kunnen garanderen is het, zoals in overweging 14 van deze verordening wordt bevestigd, van essentieel belang dat,

na een overgangperiode, de bevoegde instanties bij wegcontroles kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle[Or. 9] en tijdens de voorafgaande 28 dagen”. Volgens het Hof is het daarnaast „met het oog op een doeltreffende uitvoering van verordening nr. 561/2006 in het belang van de verkeersveiligheid niet alleen nodig dat de naleving van de bepalingen van deze verordening wordt gecontroleerd, maar moeten de lidstaten bij de vaststelling van een inbreuk eveneens doeltreffende en evenredige sancties met een afschrikkende werking kunnen opleggen, zoals voorgeschreven in artikel 19, lid 1, van verordening nr. 561/2006” (arrest van 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17, reeds aangehaald, punten 28 en 29).

33. In diezelfde optiek kan worden herinnerd aan het feit dat de twee verordeningen oorspronkelijk een eenheidssysteem van bestraffing in het leven riepen dat de bestraffing van door niet-ingezetenen gepleegde strafbare feiten reeds mogelijk maakte (Hof van Justitie van de Europese Unie, arrest van 23 januari 1997, Pastoors en Trans-Cap tegen Belgische Staat, C-29/95).

34. Een alternatieve benadering zou kunnen worden ondersteund op grond van artikel 15, lid 7, van verordening nr. 561/2006, waarin wordt bepaald dat „de bestuurder (...) op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen: [...] de registratiebladen [...] en alle [...] gegevens van de lopende dag en de voorafgaande 28 dagen”. Volgens deze benadering zou alleen het op de dag van controle niet kunnen overleggen van de gevraagde documenten een inbreuk vormen op de verordening van de Unie. Een dergelijke opvatting lijkt verenigbaar te zijn met die van het bovengenoemde inbreuk I 3 in bijlage III bij richtlijn 2006/22/EG, te weten het „niet in staat [zijn om] registratiebladen van de vorige 28 dagen voor te leggen”.

36. Aangezien een dergelijk verzuim pas kan worden vastgesteld op de dag van de controle, op het grondgebied van de lidstaat die, in voorkomend geval, vervolging zou instellen, heeft het noodzakelijkerwijs een onmiddellijk karakter, zodat de vraag of het strafbare feit gedeeltelijk op het grondgebied van een andere lidstaat is gepleegd, niet meer aan de orde zou zijn.

37. Het is niet duidelijk of het Hof van Justitie van de Europese Unie de betrokken bepalingen reeds heeft uitgelegd, zodanig dat het door verzoeker aangevoerde middel kan worden beoordeeld, ook al heeft het reeds uitspraak gedaan over de draagwijdte van artikel 19 van verordening nr. 561/2006 (arrest van 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17, reeds aangehaald).

38. Derhalve kan niet worden aangenomen dat de juiste toepassing van het Unierecht dermate voor de hand ligt dat er geen redelijke twijfel over kan bestaan (arrest van 4 oktober 2018, Europese Commissie/Franse Republiek, C-416/17, punt 110). Het opgeworpen vraagstuk zal dus het onderwerp moeten zijn van een prejudiciële vraag.

39. In de tweede plaats mag een bestuurder, volgens verzoeker, de tachograaf in de stand „out of scope” zetten gedurende een gedeelte van de periode [**Or. 10**] van 28 dagen voorafgaand aan de dag van controle, bij transporten die vallen onder de uitzondering van artikel 3, onder a), van verordening nr. 561/2006.

40. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft bij de beantwoording van een vraag over de draagwijdte van een andere uitzondering in hetzelfde artikel, namelijk het begrip „niet-commercieel goederenvervoer” in de zin van artikel 3, onder h, van de aangehaalde verordening (arrest van 3 oktober 2013, Lundberg, C-317-12, reeds aangehaald) in herinnering gebracht dat er, gelet op de door de litigieuze regeling nagestreefde doelstellingen, geen reden was om „[in te gaan tegen] het nuttig effect van de uitzondering” (punt 34), dat het belangrijk was dat een dergelijk transport „de mededinging in de wegvervoersector niet ongunstig beïnvloedt” (punt 35) en ten slotte, dat de beoogde uitlegging van de litigieuze bepaling van het Unierecht „geen significante negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid [mag] hebben” (punt 37).

41. Het is niet zeker dat dergelijke redenen relevant blijven in het geval van het besturen van voertuigen, gedurende een periode van 28 dagen, op routes die in sommige gevallen onder het gemene recht vallen en in andere gevallen onder de uitzondering van artikel 3, onder a).

42. De hypothese van een dergelijk gecombineerd gebruik van de bepalingen van de verordeningen nr. 561/2006 en nr. 3821/85 tot vaststelling van het gemene recht en van bovengenoemde uitzondering lijkt niet te zijn bedoeld in artikel 3 van verordening nr. 3821/85, dat enkel bepaalt dat in het geval van het betreffende artikel 3, onder a, het controleapparaat niet „geïnstalleerd en gebruikt” is.

43. De door verzoeker gehanteerde uitlegging lijkt niet zo vanzelfsprekend te zijn dat er geen ruimte is voor enige redelijke twijfel. Daarom zal een tweede prejudiciële vraag worden gesteld.

OM DEZE REDENEN

VERWIJST de Cour d’appel de volgende vragen naar het Hof van Justitie van de Europese Unie:

Zijn de bepalingen van artikel 19, lid 2, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, volgens welke „[d]e lidstaten [...] ervoor [zorgen] dat de bevoegde autoriteiten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een inbreuk op deze verordening die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land”, alleen van toepassing op inbreuken op de bepalingen van die verordening of ook op inbreuken op de bepalingen van [**Or.**

11] verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, die is vervangen door verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende de tachografen in het wegvervoer?

Dient artikel 3, onder a), van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, aldus worden uitgelegd dat een bestuurder mag afwijken van het bepaalde in artikel 15, leden 2 en 7, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, die is vervangen door verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 inzake tachografen in het wegvervoer, op grond waarvan de bestuurder op verzoek van een bevoegde controleambtenaar, de registratiebladen en alle informatie over de lopende dag en de voorafgaande 28 dagen moet kunnen overleggen, wanneer een voertuig gedurende een periode van 28 dagen wordt gebruikt voor routes waarvan sommige onder de bepalingen van bovengenoemde uitzondering vallen en andere geen afwijking van het gebruik van een controleapparaat toelaten?

De behandeling van de zaak wordt GESCHORST totdat het Hof van Justitie deze vraag heeft beantwoord.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [formaliteiten]