

Anonimizirana različica

Prevod

C-906/19 – 1

Zadeva C-906/19

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

11. december 2019

Predložitveno sodišče:

Cour de cassation (Francija)

Datum predložitvene odločbe:

7. maj 2019

Vlagatelj kasacijske pritožbe:

FO

Nasprotna stranka v postopku s kasacijsko pritožbo:

Ministère public

[...] (ni prevedeno)

FRANCOSKA REPUBLIKA

V IMENU FRANCOSKEGA LJUDSTVA

COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE (kasacijsko sodišče, kazenski oddelek), je na javni obravnavi [...] (ni prevedeno) sedmega maja dva tisoč devetnajst izdalo naslednjo sobo:

[...] (ni prevedeno)

Cour de cassation (kasacijsko sodišče) odloča o kasacijski pritožbi, ki jo je vložil:

- FO

zoper sodbo pritožbenega sodišča v VERSAILLESU, 18. senat, z dne 2. maja 2018, ki ga je zaradi kršitev zakonodaje o delovnih pogojih v cestnem prometu obsodilo na 10.125 EUR globe.

[...] (ni prevedeno)

Opis spora

1. [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) [predpisane navedbe]
2. Uslužbenci oddelka za preprečevanje in kaznovanje kršitev cestnoprometnih predpisov so 2. aprila 2013 izvedli kontrolo cestnega prometa pri vozilu podjetja Omnibusunternehmen FO s sedežem v Segenthalu v Nemčiji.
3. Uslužbenci so pri navedeni kontroli v skladu s členom 26 [Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi Uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (v nadaljevanju: Uredba št. 561/2006)] pozvali voznika, naj pojasni, kaj je počel tekoči dan in predhodnih 28 dni. Ugotovili so, da je vozilo od 5. do 9. marca in od 14. do 16. marca – torej devet dni – vozilo, ne da bi bila voznikova kartica na podlagi člena 1 décret n° 2006-303 du 10 mars 2006 (uredba št. 2006-303 z dne 10. marca 2006), ki je veljal v času dejanskega stanja (čl. R. 3313-19 code des transports (zakonik o prometu)), vstavljena v kronotahograf (ki se imenuje tahograf od začetka veljavnosti [Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (v nadaljevanju: Uredba št. 165/2014)]).
4. Na podlagi navedenega dejanskega stanja je bil zoper FO, poslovodjo zgoraj navedenega podjetja, na podlagi člena L. 3315-5, prvi odstavek, zakonika o prometu uveden postopek, ker je na zgoraj navedene dneve v Versaillesu devetkrat storil prekršek, ker voznikova kartica ni bila vstavljena v tahograf vozila.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (sodišče za prekrške v Versaillesu) je ugotovilo, da so dejstva dokazana, in obdolžencu izreklo globo v višini 10.125 EUR. Cour d'appel de Versailles (pritožbeno sodišče v Versaillesu), ki je obravnavalo pritožbo obdolženca in nasprotno pritožbo ministère public (državnega tožilstva), je potrdilo navedeno odločbo glede krivde in kazni.
6. FO je pred pritožbenim sodiščem uveljavljal krajevno nepristojnost francoskih kazenskih sodišč, ker so bili na eni strani prekrški, ki so mu bili očitani, res ugotovljeni v Franciji, vendar storjeni v Nemčiji, saj se je vozilo tam nahajalo tiste dni, za katere se mu očita, da ni poskrbel za vstavitve voznikove

kartice v nadzorno napravo, na drugi strani pa, ker niti samo francosko pravo, na podlagi načela teritorialnosti v kazenskem pravu, niti pravo Unije, natančneje odstavek 2 Uredbe št. 561/2006, ker ta določba ne vsebuje sklica na Uredbo št. 3821/85, ki je podlaga za inkriminacijo, ne dovoljujeta francoskim organom, ki so ugotovili prekrške, uvedbe postopka zoper storilca, kadar se kršitve storijo na ozemlju druge države članice Unije.

7. Sodniki so to argumentacijo zavrnil s presojo, da se za dejanje, ugotovljeno pri kontroli cestnega prometa, uporabljajo določbe člena L. 3315-5 zakonika o prometu, po katerem se s šestmesečno zaporno kaznijo in 3750 EUR globe kaznuje tisti, ki opravlja cestni prevoz z voznikovo kartico, ki ni ustrezna ali ne pripada vozniku, ki jo uporablja, ali ki ni vstavljena v kronotahograf vozila. Ugotovili so, da je bila ta določba sprejeta za izvajanje Uredbe št. 3821/85.

8. Cour d'appel (pritožbeno sodišče) je dodalo, da člen 19 Uredbe št. 561/2006 v odstavku 2 vsebuje izrecno izjemo od načela teritorialnosti pregona, ker državi članici dovoljuje sankcioniranje kršitev navedene uredbe kljub temu, da so bile storjene na ozemlju druge države članice, na podlagi česar je – ker se ta izjema nanaša izrecno na „to uredbo“ – sklenilo, da navedeno sklicevanje zajema odstavek 1 istega člena 19, ta pa vsebuje sklic na Uredbo št. 3821/85.

9. Sodniki so na podlagi navedenega sklenili, da Uredba št. 561/2006, ki prevlada nad nacionalnimi predpisi, odstopa od načela teritorialnosti pregona, to odstopanje pa se ne nanaša samo na določbe navedene uredbe, pač pa tudi na določbe tistih uredb, na katere napotuje, torej določbe Uredbe št. 3821/85.

10. Zato so zavrnil ugovor nepristojnosti, ki ga je uveljavljal obdolženec.

11. FO je zoper navedeno odločbo vložil kasacijsko pritožbo. Potem ko je v bistvu povzel argumentacijo, ki jo je navajal pred prejšnjimi sodišči, je predlagal Cour de cassation (kasacijsko sodišče), naj Sodišču Evropske unije predloži vprašanje za predhodno odločanje, da bo odgovorilo na to vprašanje.

12. Vlagatelj kasacijske pritožbe je Cour de cassation (kasacijsko sodišče) predlagal tudi, naj sodbo cour d'appel de Versailles (pritožbeno sodišče v Versaillesu) razveljavi iz drugega razloga. Očita mu, da ni odgovorilo na njegovo argumentacijo, po kateri ni mogel storiti prepovedanih dejanj, ker se zakonodaja o trajanju vožnje in času počitka ne uporablja za linijske prevoze, krajše od 50 km, in ker v tem primeru voznikom ni treba vstaviti voznikove kartice v kronotahograf. Zato je FO poudaril, da je bil tahograf nastavljen na „out of scope“, kar pomeni, da voznikova kartica med vožnjo zunaj področja uporabe zakonodaje o času vožnje in počitku nikoli ni bila vstavljena.

13. Na podlagi navedenega naj bi bilo treba sklepati, da podjetje za cestni prevoz lahko svoja vozila uporablja za različne potrebe, vozniki teh vozil pa naj bi, kadar opravljajo prevoze iz člena 3(a) Uredbe št. 561/2006, tahograf lahko izklopili in ga nato ponovno vklopili za prevoz zunaj področja uporabe te izjeme.

14. Te teze, ki zajema razlago prava Skupnosti, pa ni mogoče potrditi brez širše obravnave.

Upoštevna zakonodaja

15. Zakonodaja o cestnem prevozu temelji na dveh uredbah, ki sta bili sprejeti 20. decembra 1985, in njunih zaporednih različicah.

16. Na eni strani je Uredba št. 3821/85. Ta uredba je bila večkrat spremenjena in nato nadomeščena z Uredbo št. 165/2014 z dne 4. februarja 2014, ki se ne uporablja za dejansko stanje v obravnavani zadevi, ker je bila sprejeta po tem.

17. Na drugi strani je Uredba št. 3820/85. Ta uredba je bila nadomeščena z Uredbo št. 561/2006 z dne 15. marca 2006. Zadnji navedeni pravni akt se uporablja za dejansko stanje v obravnavani zadevi. Poleg tega, da vsebuje določbe, s katerimi se spreminja Uredba št. 3821/85, na katerih temelji postopek v obravnavani zadevi, vsebuje tudi določbo, ki državam članicam dovoljuje sankcioniranje kršitev njenih določb, ki jih ugotovijo, čeprav so bile storjene na ozemlju drugih držav članic.

18. Navedena dva pravna akta tvorita sistemsko celoto, ker je kršitev zakonodaje s področja trajanja vožnje, katere temelj je Uredba št. 3820/85, zdaj št. 561/2006, mogoče ugotoviti samo, če se upošteva tudi zakonodaja v zvezi z napravo za nadzor (tahograf), katere temelj je Uredba št. 3821/85.

19. Uredba št. 3821/85 je v času upoštevnega dejanskega stanja vsebovala člen 15, katerega odstavka 2 in 7 sta se po spremembah s členom 26 Uredbe št. 561/2006 glasila:

„2. Vozniki morajo uporabljati tahografske vložke ali vozniške kartice za vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem delovnega dneva, razen če je odvzem drugače dovoljen. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne sme uporabljati daljše obdobje od tistega, za katerega je namenjen.

Če voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more primerno uporabljati vgrajene naprave, se časovna obdobja iz točk (b), (c) in (d) druge alineje odstavka 3:

(a) če je vozilo opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo I, vpišejo na tahografski vložek ročno, avtomatsko ali na drug način tako, da so čitljiva in se tahografski vložek ne umaže; ali

(b) če je vozilo opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, vpišejo na voznikovo kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu.

Če je v vozilu, ki ima vgrajen tahograf v skladu s Prilogo IB, več voznikov, vsak voznik zagotovi, da je njegova voznikova kartica vstavljena v ustrezno režo v tahografu.

Če je v vozilu več voznikov, vnesejo ustrezne spremembe na tahografske vložke tako, da se podatki iz točk od 1 do 3 poglavja II Priloge I zapišejo na tahografski vložek voznika, ki dejansko vozi vozilo.

7. (a) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo I, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:

(i) tahografske vložke za tekoči teden in tiste, ki jih je voznik uporabljal v predhodnih 15 dneh;

(ii) voznikovo kartico, če jo ima; in

(iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006.

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (i) in (iii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(b) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:

(i) voznikovo kartico, katere imetnik je;

(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006; in

(iii) tahografske vložke, ki ustrezajo istemu obdobju, kot je obdobje iz prejšnjega pododstavka, v katerem je vozil vozilo z vgrajenim tahografom v skladu s Prilogo I.

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (ii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(c) Pooblaščen inšpektor lahko skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006 preveri z analizo tahografskih vložkov, z analizo prikazanih ali izpisanih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo voznikove kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot so tiste, navedene v členu 16(2) in (3).“

20. Direktiva št. 2006/22/ES z dne 15. marca 2006 vsebuje Prilogo III, spremenjeno z Direktivo št. 2009/5/ES z dne 30. januarja 2009, ki v svoji zadnji različici kot „zelo hudo“ določa kršitev člena 15(7) Uredbe št. 3821/85, pri kateri „voznik ni zmožen predložiti zapisov za predhodnih 28 dni“ (kršitev I 3).

21. V notranjem pravu je ta kršitev določena v členu L. 3315-5 zakonika o prevozu, ki določa, da se s šestmesečno zaporno kaznijo in 3750 EUR globe kaznuje tisti, ki opravlja cestni prevoz z voznikovo kartico, ki ni ustrezna ali ne pripada vozniku, ki jo uporablja, ali če kartica ni vstavljena v kronotahograf vozila.

22. Kazenski oddelek Cour de cassation (kasacijsko sodišče) je poleg tega večkrat neposredno uporabil določbe uredb št. 3820/85 in št. 3821/85 ter njihovih naslednic [...] (ni prevedeno). [Navajanje sodne prakse]

23. Vlagatelj kasacijske pritožbe možnost države članice, ki izvede kontrolo, da to kršitev sankcionira, kadar je bilo vozilo v osemindvajsetih dneh pred kontrolo ves čas ali del časa na ozemlju druge države članice Evropske unije, izpodbija na podlagi razlage člena 19 Uredbe št. 561/2006.

24. Člen 19 Uredbe št. 561/2006 določa:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabijo za kršitve te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29. Komisija o tem obvesti druge države članice.

2. Država članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazen podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju kake druge države članice ali tretje države.

Izjemoma lahko, če se ugotovi kršitev:

– ki ni bila storjena na ozemlju zadevne države članice, in

– ki jo je storilo podjetje s sedežem v ali voznik s krajem zaposlitve v drugi državi članici ali tretji državi,

država članica do 1. januarja 2009 namesto tega, da naloži kazen, sporoči dejstva o kršitvi pristojnemu organu v državi članici ali tretji državi, v kateri je sedež podjetja ali v kateri ima voznik kraj zaposlitve.

3. Kadar koli država članica začne postopek ali naloži kazen za posamezno kršitev, vozniku o tem predloži ustrezne pisne dokaze.

4. Države članice zagotovijo, da za kršitve te uredbe ali Uredbe (EGS) št. 3821/85 s strani podjetij ali povezanih pošiljateljev, špediterjev, organizatorjev potovanj, glavnih izvajalcev, podizvajalcev in agencij za zaposlovanje voznikov velja sistem sorazmernih kazni, ki lahko vključujejo finančne kazni.“

25. Uredba št. 561/2006 vsebuje, nazadnje, tudi člen 3(a), ki določa:

„Ta uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z:

(a) vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km;“

26. Člen 15 iste uredbe določa še:

„Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz člena 3(a) veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka.“

27. Člen 3 Uredbe št. 3821/85 v različici, spremenjeni s členom 26 prej navedene uredbe, dodaja:

„1. Tahograf (nadzorna naprava) se vgradi in uporablja v vozilih, ki so registrirana v državi članici in se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti, razen v vozilih iz člena 3 Uredbe (ES) št. 561/2006 [...]“.

Obrazložitev in namen vprašanj

28. Na prvem mestu bi bilo treba po mnenju vlagatelja kasacijske pritožbe odstavek 2 člena 19 Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da državi dovoljuje sankcioniranje kršitve, ugotovljene na njenem ozemlju in storjene na ozemlju druge držav članice, kadar gre za kršitve Uredbe št. 561/2006, ne pa tudi kršitve Uredbe št. 3821/85.

29. Ob neobstoju drugih določb prava Skupnosti naj bi iz tega sledilo, da države članice ne morejo sankcionirati kršitev določb člena 15 Uredbe št. 3821/85, če se voznik v osemindvajsetih dneh pred kontrolo nahaja na ozemlju druge države članice Evropske unije.

30. Nasprotno pa bi bilo mogoče trditi, da je kršitve Uredbe št. 3821/85 treba sankcionirati in da se s tem podpira sankcioniranje kršitev Uredbe št. 561/2006, kar bi bila lahko podlaga za drugačno razlago njenega člena 19, kakršno je sprejelo cour d'appel de Versailles (pritožbeno sodišče v Versaillesu) (povzeta zgoraj, točka 8).

31. Mogoče se je sklicevati tudi na sodno prakso Sodišča Evropske unije, po kateri je treba „za razlago določbe prava Unije [...] upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je“ (SEU, sodba z dne 3. oktobra 2013, Lundberg, C-317/12), ali da „je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je“ (SEU, sodba z dne 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17, točka 23).

32. Sodišče Evropske unije pa je opozorilo, da je „za [izboljšanje pogojev dela zaposlenih v sektorju cestnega prevoza in nasploh varnosti cestnega prometa ter] za zagotovitev učinkovitega izvajanja določb Uredbe št. 561/2006, kot je potrjeno

v uvodni izjavi 14 te uredbe, [...] bistveno, da se lahko pristojni organi pri opravljanju cestnih kontrol in po prehodnem obdobju prepričajo, da sta se vozni čas in čas počitka na dan preverjanja in v predhodnih 28 dneh ustrezno upoštevala“, in da je treba „za učinkovito izvajanje Uredbe št. 561/2006 v interesu varnosti v cestnem prometu ne le nadzorovati spoštovanje določb te uredbe, ampak je tudi treba državam članicam omogočiti, da v primeru ugotovitve kršitve naložijo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni, kot določa člen 19(1) te uredbe“ (SEU, zgoraj navedena sodba z dne 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17, točki 28 in 29).

33. Z istega vidika je mogoče spomniti, da je bil prvotno z obema uredbama uveden enoten sistem sankcioniranja, ki je že dovoljeval sankcioniranje kršitev, ki jih storijo nerezidenti (SEU, sodba z dne 23. januarja 1997, Pastoors in Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Mogoč bi bil tudi drugačen pristop k razlagi odstavka 7 člena 15 Uredbe št. 561/2006, ki določa, da „mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti [...] tahografske vložke [...] in vse zapise [...] za tekoči dan in predhodnih 28 dni“, in sicer da je kršitev uredbe Skupnosti samo nezmožnost predložitve zahtevanih dokumentov na dan kontrole. Taka vsebina se zdi združljiva z zgoraj navedeno vsebino kršitve I 3 iz Priloge III k Direktivi št. 2006/22/ES, ki vsebuje „nezmožnost predložiti zapise za predhodnih 28 dni“.

36. Taka kršitev, ki jo je mogoče ugotoviti samo na dan kontrole na ozemlju države članice, ki bi v tem primeru uvedla postopek, je lahko samo takojšnja, zato vprašanje, ali je bila kršitev deloma storjena na ozemlju druge države članice, ne bi bilo več upošteveno.

37. Sodišče Evropske unije zadevnih pravnih aktov še ni razložilo tako, da bi bilo mogoče odgovoriti na pritožbeni razlog, ki ga uveljavlja vlagatelj kasacijske pritožbe, čeprav je že obravnavalo področje uporabe člena 19 Uredbe št. 561/2006 (SEU, zgoraj navedena sodba z dne 26. septembra 2018, Baumgartner, C-513/17).

38. Zato ni mogoče sklepati, da je pravilna uporaba prava Unije tako očitna, da ne dopušča nobenega razumnega dvoma (SEU, sodba z dne 4. oktobra 2018, Evropska komisija/Francoska republika, C-416/17, točka 110). Vprašanje, ki se postavlja, je treba predložiti v predhodno odločanje.

39. Na drugem mestu naj bi po zatrjevanju vlagatelja kasacijske pritožbe voznik smel nastaviti tahograf na „out of scope“ za del osemindvajsetih dni pred dnevom kontrole, in sicer med prevozom, za katerega se uporablja izjema iz člena 3(a) Uredbe št. 561/2006.

40. Sodišče Evropske unije je ob obravnavanju vprašanja v zvezi s področjem uporabe neke druge izjeme iz istega člena, in sicer pojma „nekomercialni prevoz blaga“ v smislu člena 3(h) zgoraj navedene uredbe, opozorilo (SEU, zgoraj navedena sodba z dne 3. oktobra 2013, Lundberg, C-317/12), da se glede na cilje sporne ureditve ne sme „ogroz[iti] polni učinek izjeme, določene v [...]“

(točka 34), da je treba ugotoviti, da ta prevoz „ne vpliva na konkurenco v sektorju cestnega prevoza“ (točka 35) in, nazadnje, da predvidena razlaga sporne določbe prava Unije „ne bi smela imeti bistvenih negativnih učinkov za varnost na cesti“ (točka 37).

41. Ni mogoče z gotovostjo trditi, da taki razlogi veljajo tudi v primeru, ko se za vožnje vozil v enotnem času osemindvajsetih dni deloma uporabljajo splošna pravila in deloma izjema iz člena 3(a).

42. Primer take kombinirane uporabe določb uredb št. 561/2006 in št. 3821/85, ki določajo splošna pravila in zgoraj navedeno izjemo, ni bil predviden s členom 3 Uredbe št. 3821/85, ki določa samo to, da v primeru zadevnega člena 3(a) naprava za nadzor ni „vgrajena in v uporabi“.

43. Razlaga, ki jo predlaga vlagatelj kasacijske pritožbe, ni tako očitna, da ne dopušča nobenega razumnega dvoma. Zato bo predloženo drugo vprašanje za predhodno odločanje.

IZ TEH RAZLOGOV je kasacijsko sodišče:

PREDLOŽILO Sodišču Evropske unije ti vprašanji za predhodno odločanje:

Ali se določbe odstavka 2 člena 19 Uredbe št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85, v skladu s katerimi „[d]ržava članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazen podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju kake druge države članice ali tretje države“, uporabljajo samo za kršitve določb navedene uredbe ali tudi za kršitve določb Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet, ki je bila nadomeščena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem promet?

Ali je treba člen 3(a) Uredbe št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 razlagati tako, da voznik sme odstopiti od določb odstavkov 2 in 7 člena 15 Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet, ki je bila nadomeščena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem promet, v skladu s katerimi mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti tahografske vložke in vse zapise za tekoči dan in predhodnih 28 dni, če je 28 dni uporabljal vozilo za vožnje, od katerih se za nekatere uporabljajo določbe zgoraj navedene izjeme, za druge pa ne velja nobena izjema pri uporabi nadzorne naprave?

PREKINILO odločanje do odločitve Sodišča Evropske unije;

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) [formalnosti]

DELOVNI DOKUMENT