

Anonymiserad version

Översättning

C-906/19 - 1

Mål C-906/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

11 december 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Cour de cassation (Frankrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

7 maj 2019

Klagande:

FO

Motpart:

Ministère public

[utelämnas]

REPUBLIKEN FRANKRIKE

I DET FRANSKA FOLKETS NAMN

COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE (Högsta domstolen, avdelningen för brottmål), meddelar efter offentlig förhandling [utelämnas] den 17 maj 2019 följande avgörande:

[utelämnas]

Cour de Cassation har prövat överklagandet från

– FO

av den dom som Cour d'appel de VERSAILLES, 18:e avdelningen, meddelade den 2 maj 2018, i vilken FO dömdes att betala 10 125 euro i böter för överträdelse av bestämmelserna om arbetsvillkoren vid vägtransporter.

[utelämnas].

Redogörelse för omständigheterna i målet

1. [utelämnas] [Orig. s. 2] [utelämnas] [citeringskonventioner]
2. Den 2 april 2013 utförde tjänstemän vid avdelningen för förebyggande och bekämpning av trafikbrott en trafikkontroll i Versailles av en bil som användes av företaget Omnibusunternehmen FO, med säte i Segenthal, Tyskland.
3. Vid kontrollen bad tjänstemännen i enlighet med artikel 26 i [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 – nedan kallad förordning nr 561/2006] föraren att redogöra för sin verksamhet den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna. Tjänstemännen konstaterade dessutom att fordonet under nio dagar (dels den 5–9 mars, dels den 14–16 mars) i strid med artikel 1 i dekret nr 2006–303 av den 10 mars 2006, som var i kraft vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet (artikel R. 3313–19 i transportlagen (Code de transport)) hade körts utan förarkort i färdskrivaren (sedan ikraftträdandet av [Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet] (nedan kallad förordning nr 165/2014) benämns färdskrivaren *tachygraphe* i stället för *cronotachygraphe* på franska).
4. Till följd av dessa omständigheter åtalades chefen för det ovannämnda företaget, FO, med stöd av artikel L. 3315–5 första stycket i transportlagen för att under de ovannämnda dagarna ha underlåtit att sätta i förarkortet i färdskrivaren.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (Brottmålsdomstolen i Versailles, nedan kallad Tribunal correctionnel) fastställde de faktiska omständigheterna och dömde den tilltalade att betala 10 125 euro i böter. Cour d'appel de Versailles (Appellationsdomstolen i Versailles, nedan kallad Cour d'appel), som prövade den tilltalades överklagande och åklagarmyndighetens anslutningsöverklagande, fastställde Tribunal correctionnels beslut avseende skuldfrågan och påföljden.
6. Vid Cour d'appel gjorde FO gällande att de franska brottmålsdomstolarna saknade territoriell behörighet med motiveringen att även om de brott som han anklagades för hade konstaterats i Frankrike hade de begåtts i Tyskland, eftersom

fordonet befann sig där de dagar han anklagades för att inte ha satt i förarkortet i färdskrivaren. FO gjorde vidare gällande att de franska myndigheterna, efter att ha konstaterat att brott har begåtts, varken med stöd av den franska lagen, på grund av den straffrättsliga territorialitetsprincipen, eller unionsrätten – särskilt artikel 2 i förordning nr 561/2006, eftersom denna bestämmelse saknar en hänvisning till förordning nr 3821/85 – får åtala gärningsmannen när brottet har begåtts i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. **[Orig. s. 3]**

7. Cour d'appel underkände detta resonemang och slog fast att de faktiska omständigheter som konstaterats vid trafikkontrollen omfattas av bestämmelserna i artikel L. 3315–5 i transportlagen, enligt vilken vägtransport med ett ogiltigt förarkort eller ett förarkort som inte tillhör föraren, eller utan att ett förarkort har satts i färdskrivaren, ska bestraffas med fängelse i sex månader och 3 750 euro i böter. Cour d'appel konstaterade att vidare att nämnda lag har införlivat förordning nr 3821/85.

8. Cour d'appel tillade att artikel 19 i förordning nr 561/2006 innehåller ett uttryckligt undantag från territorialitetsprincipen för rättsliga åtgärder som gör det möjligt för ett land att beivra överträdelser av denna förordning även om de skulle ha begåtts i en annan medlemsstat. Cour d'appel påpekade vidare att detta undantag uttryckligen avser ”denna förordning”, och drog därav slutsatsen att denna hänvisning omfattar artikel 19.1, som innehåller en hänvisning till förordning nr 3821/85.

9. Av detta drog Cour d'appel slutsatsen att förordning nr 561/2006, som har företrädare framför nationella bestämmelser, utgör ett undantag från territorialitetsprincipen när det gäller att vidta rättsliga åtgärder. Detta undantag gäller inte enbart de bestämmelser som ingår i denna förordning, utan även de bestämmelser som det hänvisas till i denna förordning eller i förordning nr 3821/85.

10. Cour d'appel avslag följaktligen den invändning om bristande behörighet som den tilltalade hade framställt.

11. FO har överklagat detta beslut. Efter att i huvudsak ha upprepat sin argumentation från målet i förstainstansdomstolen har FO begärt att Cour de cassation ska hänskjuta en tolkningsfråga till Europeiska unionens domstol för att kunna avgöra frågan.

12. FO har även yrkat att Cour de cassation ska upphäva Cour d'appels dom på en annan punkt. FO har kritiserat Cour d'appel för att inte ha bemött hans argument om att han inte kunde ha begått de gärningar han anklagas för, eftersom bestämmelserna om körtider och viloperioder inte gäller för körningar som är kortare än 50 kilometer, och att förarna vid sådana körningar är befriade från skyldigheten att sätta i förarkortet i färdskrivaren. FO har uppgett att färdskrivaren satts i läget ”out of scope”, och att förarkortet inte har satts i färdskrivaren varje

gång fordonet har använts för körningar som inte omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelserna om kör- och vilotider.

13. Av detta resonemang har FO dragit slutsatsen att ett vägtransportföretag kan använda sina fordon på olika sätt, och att fordonens förare, när fordonen används för transporter som omfattas av artikel 3 a i förordning nr 561/2006, kan stänga av färdskrivaren och därefter sätta på den igen i samband med transporter som inte omfattas av detta undantag. **[Orig. s. 4]**

14. Denna presumtion, som innebär en tolkning av gemenskapsrätten, kan emellertid inte godtas utan vidare diskussion.

Tillämpliga bestämmelser

15. Bestämmelserna om vägtransporter grundar sig på två förordningar av den 20 december 1985, och de ändrade versionerna av dessa.

16. Dels rör det sig om förordning nr 3821/85. Denna förordning ändrades flera gånger innan den ersattes av förordning nr 165/2014 av den 4 februari 2014. Eftersom den sistnämnda förordningen antogs efter de faktiska omständigheterna i förevarande mål är den inte tillämplig på dessa omständigheter.

17. Dels rör det sig om förordning nr 3820/85. Denna förordning har ersatts av förordning nr 561/2006 av den 15 mars 2006. Det är denna förordning som är tillämplig på omständigheterna i förevarande mål. Förutom att denna förordning innehåller bestämmelser om ändring av förordning nr 3821/85, som ligger till grund för de rättsliga förfaranden som i förevarande fall inletts, innehåller den en bestämmelse som ger medlemsstaterna rätt att fastställa sanktioner vid konstaterade överträdelser av dessa bestämmelser, även om överträdelserna har begåtts i andra medlemsstater.

18. Dessa båda texter förefaller utgöra ett gemensamt system, eftersom en överträdelse av bestämmelserna om körtider, som grundas på förordning nr 3820/85, nu förordning nr 561/2006, endast är möjlig om lagstiftningen om kontrollutrustningen (färdskrivaren), som grundas på förordning nr 3821/85, har iakttagits.

19. Vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i förevarande mål hade artikel 15.2 och 15.7 i förordning nr 3821/85, till följd av de ändringar som införts genom artikel 26 i förordning nr 561/2006, följande lydelse:

”2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d [**Orig. s. 5**]

a) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, eller

b) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare i enlighet med bilaga I B skall varje förare förvissa sig om att hans eller hennes förarkort stoppas in i rätt kortplats på färdskrivaren.

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1-3 i bilaga 1 registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

7. a) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

i) Diagramblad för den innevarande veckan och de diagramblad som föraren använt under de föregående 15 dagarna.

ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.

iii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i leden i och iii emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

b) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

i) Sitt förarkort.

ii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört [**Orig. s. 6**] ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i led ii ovan emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

c) En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av förarskrivaren eller förarkortet, och i brist på sådana, genom att analysera andra handlingar som kan styrka att bestämmelserna i artikel 16.2 och 16.3 inte efterlevs 3”.

20. Av bilaga III till direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006, i dess lydelse enligt direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009, framgår att en överträdelse som består i att föraren ”... inte [kan] visa upp uppgifter för de föregående 28 dagarna” (överträdelse I 3) utgör en ”mycket allvarlig” överträdelse av artikel 15.7 i förordning nr 3821/85.

21. I nationell rätt anges denna överträdelse i artikel L. 3315–5 i transportlagen, enligt vilken vägtransport med ett ogiltigt förarkort eller ett förarkort som inte tillhör föraren, eller utan att ett förarkort har satts i fordonets förarskrivare, bestraffas med fängelse i sex månader och 3 750 euro i böter.

22. Brottmålsavdelningen vid Cour de cassation har bland annat vid flera tillfällen direkt tillämpat bestämmelserna i förordningarna nr 3820/85 och nr 3821/85 och deras efterföljare [utelämnas], [hänvisningar till rättspraxis]

23. FO har på grundval av en tolkning av artikel 19 i förordning nr 561/2006 ifrågasatt den kontrollutövande medlemsstatens möjlighet att beivra den aktuella överträdelsen om det visar sig att fordonet under hela eller en del av den period på 28 dagar som föregår kontrollen befann sig i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

24. Artikel 19 i förordning nr 561/2006 har följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser [**Orig. s. 7**] om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.

2. En medlemsstat skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av denna förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks

- inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och
- har begåtts av ett företag som är etablerat i, eller en förare vars anställningsort ligger i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

får medlemsstaten fram till den 1 januari 2009, i stället för att besluta om en sanktion, rapportera omständigheterna kring överträdelsen till den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland där företaget är etablerat, eller där föraren har sin anställningsort.

3. När en medlemsstat inleder ett förfarande eller beslutar om sanktioner för en viss överträdelse, skall den skriftligen lägga fram vederbörliga bevis om detta för föraren.

4. Medlemsstaterna skall se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande godsanvändare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare”.

25. I artikel 3 a i förordning nr 561/2006 föreskrivs slutligen följande:

”Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.”.

26. I artikel 15 i samma förordning anges dessutom följande:

”Medlemsstaterna skall se till att förarna till de fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider, obligatoriska raster och viloperioder”. **[Orig. s. 8]**

27. I artikel 3 i förordning nr 3821/85, i dess lydelse enligt artikel 26 i förordning nr 561/2006, föreskrivs vidare följande:

”1. Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006 ...”.

Presentation av frågorna och deras betydelse

28. FO anser för det första att artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ska förstås så, att den gör det möjligt för en medlemsstat att besluta om sanktioner vid en överträdelse som konstaterats på dess territorium, men begåtts på en annan medlemsstats territorium, om överträdelsen omfattas av förordning nr 561/2006, men inte om överträdelsen omfattas av förordning nr 3821/85.

29. I avsaknad av någon annan gemenskapsrättslig bestämmelse följer att medlemsstaterna inte får bestraffa överträdelse av bestämmelserna i artikel 15 i förordning nr 3821/85 om det visar sig att föraren under de 28 dagar som föregår kontrollen har befunnit sig i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

30. Det kan emellertid göras gällande att sanktionen för överträdelse av förordning nr 3821/85 är nödvändig och syftar till att beivra överträdelse av förordning nr 561/2006, vilket skulle kunna motivera en annan tolkning av artikel 19 i den sistnämnda förordningen, såsom den tolkning som Cour d'appel har förordat (se ovan, punkt 8).

31. Det kan även hänvisas till EU-domstolens doktrin, av vilken följer att "[v]id tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara dess lydelse beaktas, utan också de mål som eftersträvas med de föreskrifter i vilka den ingår" (EU-domstolens dom av den 3 oktober 2013, Lundberg, C-317/12), samt att "vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i" (EU-domstolens dom av den 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17, punkt 23).

32. EU-domstolen har erinrat om att "för att uppnå [syftet att förbättra arbetsförhållandena för anställda inom vägtrafiksektorn och trafiksäkerheten generellt] och för att garantera ett effektivt genomförande av bestämmelserna i förordning nr 561/2006, är det, vilket framgår av skäl 14, väsentligt att behöriga myndigheter efter en övergångsperiod vid vägkontroller kan kontrollera att körtider och viloperioder verkligen har iakttagits dagen för **[Orig. s. 9]** kontrollen och under föregående 28 dagar" och att "... det i syfte att [garantera] ett effektivt genomförande av förordning nr 561/2006 och av hänsyn till trafiksäkerheten inte enbart [är] nödvändigt att kontrollera att bestämmelserna i nämnda förordning har iakttagits utan medlemsstaterna ska även kunna besluta om effektiva sanktioner som står i rimlig proportion till överträdelsen och som har [avskräckande] verkan när en överträdelse upptäcks, vilket föreskrivs i artikel 19.1 i förordningen" (EU-domstolens dom av den 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17, punkterna 28 och 29).

33. Det kan i linje med detta erinras om att det genom de två förordningarna ursprungligen hade inrättats ett enhetligt sanktionssystem för att bestraffa brott begångna av personer utan hemvist i landet (EU-domstolens dom av den 23 januari 1997, Pastoors och Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Det går att hitta stöd för ett annat synsätt i artikel 15.7 i förordning nr 561/2006, där följande föreskrivs: "Föraren ... skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp ... [d]iagramblad ... [e]ventuell registrering ... innevarande dag och de föregående 28 dagarna". Enligt detta synsätt har det endast skett en överträdelse av gemenskapsförordningen om de begärda handlingarna inte kan överlämnas på dagen för kontrollen. En sådan uppfattning förefaller förenlig med den ovannämnda överträdelsen I 3, som anges

i bilaga III till direktiv 2006/22/EG och som består i att föraren ”inte [kan] visa upp uppgifter för de föregående 28 dagarna”.

36. Eftersom en sådan överträdelse inte kan fastställas förrän den dag då kontrollen äger rum, och i den medlemsstat som har åtagit sig att vidta rättsliga åtgärder, har den med nödvändighet en omedelbar karaktär, och frågan huruvida överträdelsen delvis har begåtts i en annan medlemsstat uppkommer därmed inte längre.

37. EU-domstolen verkar inte ha tolkat de aktuella texterna på ett sätt som gör det möjligt att bemöta den grund som åberopats av FO, även om den redan haft att ta ställning till räckvidden av artikel 19 i förordning nr 561/200 (EU-domstolens ovannämnda dom av den 26 september 2018, Baumgartner, C-513/17).

38. Det förefaller därför inte möjligt att anse att det är så uppenbart vilken den korrekta tillämpningen av unionsrätten är att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel (EU-domstolens dom av den 4 oktober 2018, Europeiska kommission/Frankrike, C-416/17, punkt 110). Den fråga som uppkommit bör därför bli föremål för en begäran om förhandsavgörande.

39. Enligt sökanden är det för det andra tillåtet för en förare att under en del av den **[Orig. s. 10]** 28-dagarsperiod som föregår kontrollen sätta färdskrivaren i läget ”out of scope”, om transporten omfattas av undantaget i artikel 3 a i förordning nr 561/2006.

40. I ett mål där EU-domstolen hade att ta ställning till en fråga om räckvidden för ett annat undantag som föreskrivs i samma artikel, nämligen begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”, i den mening som avses i artikel 3 h i den ovannämnda förordningen, fann EU-domstolen (den ovannämnda domen av den 3 oktober 2013, Lundberg, C-317/12), med beaktande av de mål som eftersträvas med den omtvistade förordningen, att ”[d]en ändamålsenliga verkan hos det undantag som föreskrivs ... skulle ... äventyras” (punkt 34), att en sådan transport inte ”påverkar ... konkurrensen inom vägtransportsektorn” (punkt 35) och slutligen att den tolkning som har föreslagits i den omtvistade bestämmelsen i unionsrätten ”inte [bör] ha en påtagligt negativ inverkan på trafiksäkerheten” (punkt 37).

41. Det är inte säkert att sådana skäl fortfarande är relevanta om fordonet under en sammanhängande period om 28 dagar används för körningar som i vissa fall omfattas av det gemenskapsrättsliga systemet och i andra fall av undantaget i artikel 3 a.

42. En sådan kombinerad användning av de gemenskapsrättsliga bestämmelserna i förordningarna nr 561/2006 och nr 3821/85 och det ovannämnda undantaget förefaller inte ha varit avsikten med artikel 3 i förordning nr 3821/85, i vilken det endast föreskrivs att färdskrivaren inte behöver vara ”installerad och användas” om en körning omfattas av det aktuella undantaget i artikel 3 a [i förordning nr 561/2006].

43. Att FO:s tolkning av unionsrätten är riktig är inte så uppenbart att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel. En andra tolkningsfråga hänskjuts därför till EU-domstolen.

PÅ DESSA GRUNDER

BEGÄR Cour de cassation ett förhandsavgörande från Europeiska unionens domstol avseende följande frågor:

Är bestämmelserna i artikel 19.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, enligt vilka ”[e]n medlemsstat skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av denna förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland”, endast tillämpliga på överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller är de även tillämpliga på överträdelser av bestämmelserna i **[Orig. s. 11]** rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, som ersatte Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter?

Ska artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, tolkas så, att det är tillåtet för en förare att avvika från bestämmelserna i artikel 15.2 och 15.7 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, som har ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, enligt vilka föraren när som helst på kontrolltjänstemans begäran ska kunna visa upp diagrambladen och registreringar som gjorts innevarande dag och under de föregående 28 dagarna, om ett fordon under en 28-dagarsperiod används för körningar varav vissa omfattas av ovannämnda undantag, och andra inte ger rätt till undantag från användningen av färdskrivare?

Målet vilandeförklaras till dess att Europeiska unionens domstol har meddelat sitt avgörande.

[utelämnas]

[utelämnas] [Avslutningsfras]