



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tiende Afdeling)

24. marts 2021 \*

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – kontrolapparat inden for vejtransport – forordning (EØF) nr. 3821/85 – artikel 15, stk. 7 – forordning (EF) nr. 561/2006 – kontrolprocedure – administrativ sanktion – manglende forevisning af fartskriverens diagramark for den pågældende dag og de forudgående 28 dage – en enkelt eller flere overtrædelser«

I de forenede sager C-870/19 og C-871/19,

angående to anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol, Italien) ved afgørelser af 19. september 2019, indgået til Domstolen den 26. november 2019, i sagerne

**Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze**

mod

**MI** (sag C-870/19),

**TB** (sag C-871/19),

har

DOMSTOLEN (Tiende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Ilešič, og dommerne E. Juhász (refererende dommer) og C. Lycourgos,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- MI og TB ved avvocato G. Beghin,
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. Greco,
- den græske regering ved I. Kotsoni, S. Chala, E. Skandalou og K. Georgiadis, som befuldmægtigede,

\* Processprog: italiensk.

– Europa-Kommissionen ved L. Malferrari og C. Vrignon, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 15, stk. 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT 1985, L 370, s. 8), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 (EUT 2006, L 102, s. 1) (herefter »forordning nr. 3821/85«).
- 2 Disse anmodninger er blevet indgivet i forbindelse med to tvister mellem Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze (præfektur, regionsafdeling for regeringen i Firenze, Italien) på den ene side og henholdsvis MI (sag C-870/19) og TB (sag C-871/19), to førere af køretøjer til vejtransport, på den anden side vedrørende flere administrative sanktioner, som disse sidstnævnte er blevet pålagt for overtrædelser af bestemmelserne om køretid og hviletid.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

#### *Forordning nr. 3821/85*

- 3 Forordning nr. 3821/85 ophævede og erstattede Rådets forordning (EØF) nr. 1463/70 af 20. juli 1970 om indførelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport (EFT 1970, L 164, s. 1). Forordning nr. 3821/85 er selv blevet ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af forordning nr. 3821/85 og om ændring af forordning nr. 561/2006 (EUT 2014, L 60, s. 1). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagerne skal der imidlertid tages hensyn til forordning nr. 3821/85.
- 4 3., 7. og 11. betragtning til forordning nr. 3821/85 havde følgende ordlyd:

»[A]nvendelsen af et kontrolapparat, der kan angive de tidsgrupper, som omhandles i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [(EFT 1985, L 370, s. 1)], vil kunne sikre en effektiv kontrol af nævnte bestemmelser[...]

[...]

[E]n fuldautomatisk optegnelse af yderligere oplysninger om kørslen, f.eks. hastigheden og den tilbagelagte vejstrækning, kan bidrage væsentligt til færdselssikkerheden og til en rationel brug af køretøjet, og det er derfor hensigtsmæssigt ligeledes at bestemme, at apparatet skal optegne disse oplysninger[...]

[...]

[F]or at kunne virkeliggøre formålene med den ovennævnte kontrol med arbejds- og hviletider skal det indskræpes arbejdsgivere og førere at overvåge, at apparatet fungerer korrekt, og omhyggeligt at gennemføre de i henhold til ordningen nødvendige foranstaltninger.«

5 Denne forordnings artikel 3, stk. 1, bestemte:

»Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning [...] nr. 561/2006 [...]«

6 Den nævnte forordnings artikel 13 fastsatte:

»Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B.«

7 Samme forordnings artikel 14, stk. 1 og 2, havde følgende ordlyd:

»1. Arbejdsgiveren udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I, et tilstrækkeligt antal diagramark, idet der tages hensyn til disse diagramarks individuelle karakter, tjenestens varighed og pligten til at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en kompetent tilsynsmyndighed. Arbejdsgiveren må til førerne kun udlevere diagramark, som svarer til en officielt godkendt model, og som kan anvendes i det i køretøjet installerede apparat.

Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, sørger arbejdsgiveren og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at den i bilag I B omhandlede udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

2. Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. [...]«

8 Artikel 15 i forordning nr. 3821/85 fastsatte:

»[...]

2. Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for.

[...]

7. a) Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage
- ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og
- iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning [...] nr. 561/2006.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og iii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.;

- b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:
  - i) sit førerkort
  - ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning [...] nr. 561/2006, og
  - iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.;

- c) En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning [...] nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.

[...]«

- 9 Artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 fastsatte:

»Medlemsstaterne udsteder efter høring af Kommissionen rettidigt de til gennemførelse af denne forordning nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser.

Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte tilrettelæggelse af samt fremgangsmåde og midler til kontrollens gennemførelse samt de i tilfælde af overtrædelse gældende sanktioner.«

- 10 Bilag I til denne forordning indeholdt et afsnit I med overskriften »Definitioner«, som havde følgende ordlyd:

»I dette bilag forstås der ved:

- a) kontrolapparat:

Et apparat bestemt til installation i motorkøretøjer med henblik på helautomatisk eller halvautomatisk indikation og optegnelse af oplysninger vedrørende køretøjets kørsel samt bestemte arbejdstider for førerne;

- b) diagramark:

Et til varig optegnelse af oplysninger beregnet ark, som indlægges i kontrolapparatet, og på hvilket apparatets skriveanordning fortløbende optegner diagrammer over de oplysninger, der skal registreres;

[...]«

- 11 Bilag I B til den nævnte forordning indeholdt et afsnit I med overskriften »Definitioner«, som havde følgende ordlyd:

»I dette bilag forstås ved:

[...]

- t) »førerkort«: Et fartskriverkort, som af medlemsstatens myndigheder er udstedt til en bestemt fører.

Førerkortet identificerer føreren og har mulighed for lagring af aktivitetsdata for føreren.

[...]

- ee) »kontrolapparat«: Alt det udstyr, der er bestemt til montering i motorkøretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere og lagre oplysninger om kørslen og om bestemte perioder i førernes arbejdstid

[...]«

*Forordning nr. 561/2006*

- 12 Følgende fremgår af 17., 26. og 27. betragtning til forordning nr. 561/2006:

»(17) Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafikikkerhed. [...]

[...]

(26) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. [...]

(27) Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne bør der fastsættes ensartede bestemmelser om virksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning. Dette ansvar kan resultere i strafferetlige, civilretlige eller administrative sanktioner, afhængigt af, hvad de enkelte medlemsstater bestemmer.«

- 13 Denne forordnings artikel 1 har følgende ordlyd:

»Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.«

- 14 Forordningens artikel 6 fastsætter den maksimale daglige og ugentlige køretid samt den maksimale hviletid i to på hinanden følgende uger, mens forordningens artikel 7 og 8 vedrører pauser og hviletider.

15 Samme forordnings artikel 19 bestemmer:

»1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning [...] nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning, og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning [...] nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29[, stk. 2]. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

[...]

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning [...] nr. 3821/85.«

#### *Direktiv 2006/22*

16 Artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT 2006, L 102, s. 35), som ændret ved Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 (EUT 2009, L 29, s. 45, berigtiget i EUT 2009, L 256, s. 38) (herefter »direktiv 2006/22«), der har overskriften »Risikoklassificeringssystem«, bestemmer:

»1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af forordning [...] nr. 3820/85 eller [...] nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået. Kommissionen fremmer dialogen mellem medlemsstaterne med henblik på at bidrage til overensstemmelsen mellem disse systemer for risikoklassificering.

2. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere. Kriterierne og de nærmere regler for indførelsen af et sådant system drøftes i det i artikel 12 omhandlede udvalg med henblik på at udvikle et system til udveksling af oplysninger om bedste praksis.

3. En foreløbig liste over overtrædelser af forordning [...] nr. 3820/85 og [...] nr. 3821/85 er opstillet i bilag III.

Med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af forordning [...] nr. 3820/85 og [...] nr. 3821/85 kan Kommissionen, hvis det er relevant, efter proceduren i artikel 12, stk. 2, tilpasse bilag III med henblik på at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.

[...]«

- 17 Bilag III til direktiv 2006/22 med overskriften »Overtrædelser« indeholder en tabel med »en fælles ramme for overtrædelser af forordning [...] nr. 561/2006 og forordning [...] nr. 3821/85, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er«. Punkt 2 i denne tabel med overskriften »Grupper af overtrædelser af forordning [...] nr. 3821/85« indeholder et nr. I, der opregner syv typer overtrædelser af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85, som er knyttet til manglende forevisning af oplysninger, og som alle betegnes som »meget alvorlige overtrædelser« (VSI). Disse overtrædelser er hver for sig i den nævnte tabels nr. I1-I7 affattet således:

»I1	Art. 15, stk. 7	Nægte at underkaste sig kontrol
I2	Art. 15, stk. 7	Ude af stand til at forevise registreringer for samme dag
I3		Ude af stand til at forevise registreringer for de foregående 28 dage
I4		Ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant
I5		Ude af stand til at forevise manuelle registreringer og udskrifter for den pågældende dag og de forudgående 28 dage
I6		Ude af stand til at forevise førerkort
I7		Ude af stand til at forevise udskrifter for den pågældende dag og de forudgående 28 dage«

### *Italiensk ret*

- 18 I henhold til artikel 19 i legge nr. 727 – Attuazione del regolamento [...] n. 1463/70 [...], e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada (lov nr. 727 om gennemførelse af forordning nr. 1463/70, med senere ændringer og tilføjelser, om indførelse af et særligt måleapparat til kontrol af overholdelsen af arbejdstiden inden for sektoren for landevejstransport) af 13. november 1978 (GURI nr. 328 af 23.11.1978, herefter »lov nr. 727/1978«), pålægges enhver, der tilsidesætter bestemmelserne i forordning nr. 1463/70, med senere ændringer og tilføjelser, og denne lovs bestemmelser samt retsakter til gennemførelse hertil, for hvilke der ikke er fastsat specifikke sanktioner, en administrativ sanktion.
- 19 Det fremgår af sagsakterne, at det maksimale beløb for denne administrative sanktion, der vil kunne pålægges i hovedsagerne, svarer til det dobbelte af den nævnte sanktions minimumsbeløb og ikke overstiger 100 EUR.

### **Twisterne i hovedsagerne, det præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne for Domstolen**

- 20 I forbindelse med to vejkontroller, der blev foretaget den 26. juli og den 8. august 2013 i Italien, konstaterede de kompetente nationale myndigheder, at henholdsvis MI (sag C-870/19) og TB (sag C-871/19) i deres egenskab af førere af køretøjer til vejtransport ikke var i stand til at forevise diagramarkene fra den fartskriver, der var installeret i deres køretøjer, for den pågældende dag og flere af de forudgående 28 dage.



- 21 Disse myndigheder pålagde derfor MI og TB flere administrative sanktioner for en række overtrædelser af lov nr. 727/1978.
- 22 Myndighederne blev frifundet i begge søgsmål, som MI og TB anlagde til prøvelse af disse afgørelser ved den kompetente ret i første instans.
- 23 Efter at MI og TB havde appelleret de nævnte afgørelser til Tribunale di Firenze (retten i Firenze, Italien), fastslog denne ret ved domme af 26. juli 2016, at MI og TB kun havde begået en enkelt overtrædelse af lov nr. 727/1978, nemlig at de ikke havde været i stand til at forevise de krævede dokumenter vedrørende den pågældende periode. Denne ret nedsatte følgelig straffen til én enkelt sanktion.
- 24 Præfekturet, regionsafdeling for regeringen i Firenze, har iværksat appel ved den forelæggende ret, Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol, Italien), til prøvelse af begge disse domme afsagt af Tribunale di Firenze (retten i Firenze). I appelskrifterne har præfekturet gjort gældende, at når føreren ikke er i stand til at forevise et bestemt antal diagrammark fra fartskriveren, der er installeret i køretøjet for så vidt angår den pågældende dag og de forudgående 28 dage, skal denne fører ikke pålægges en enkelt sanktion for en enkelt overtrædelse, men flere sanktioner for hver af de kortere perioder, der er indeholdt i denne samlede periode, som omfatter den pågældende dag og de forudgående 28 dage, for hvilke føreren ikke er i stand til at forevise disse dokumenter.
- 25 Den forelæggende ret har præciseret, at der i Italien findes tusindvis af tvister, der er identiske med hovedsagerne, og at tvisterne i hovedsagerne, henset til den divergerende nationale retspraksis på området, skal afgøres ved en principiel dom.
- 26 Den forelæggende ret har anført, at MI og TB har tilsidesat artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85, og at afgørelsen af tvisterne i hovedsagerne afhænger af fortolkningen af denne bestemmelse.
- 27 Hvis den nævnte bestemmelse nemlig skal fortolkes således, at den pålægger føreren en enkelt forpligtelse, som består i at være i stand til i tilfælde af en kontrol at forevise samtlige diagrammark for hele den relevante periode, vil tilsidesættelsen af denne samme bestemmelse udgøre en enkelt overtrædelse, og denne vil kun give anledning til at pålægge en enkelt sanktion.
- 28 Hvis artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 derimod skal fortolkes således, at bestemmelsen fastsætter flere forpligtelser, vil tilsidesættelser af disse kunne give anledning til lige så mange overtrædelser, som der er dage eller grupper af dage, i den periode, der omfatter kontrol dagen og de forudgående 28 dage, for hvilke diagrammarkene ikke er blevet forevist.
- 29 På denne baggrund har Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål, der er formuleret ens i de to forenede sager:  
  
»Kan artikel 15, [stk. 7, i forordning nr. 3821/85] fortolkes således, at den for så vidt angår føreren af et køretøj foreskriver en enkelt samlet adfærd, med den konsekvens, at føreren ved manglende overholdelse heraf begår en enkelt overtrædelse og skal pålægges en enkelt sanktion, eller kan den nævnte artikel – ved anvendelse af strafkumulation – føre til lige så mange overtrædelser og sanktioner som antallet af dage, for hvilke fartskriverens diagrammark for det fastsatte tidsrum («den pågældende dag og de forudgående 28 dage») ikke er blevet forevist?«
- 30 Ved afgørelse truffet af Domstolens præsident den 23. december 2019 er sagerne C-870/19 og C-871/19 blevet forenet med henblik på den skriftlige forhandling og dommen.



## Om det præjudicielle spørgsmål

- 31 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 og artikel 19 i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et kontrolsted er beliggende, såfremt føreren af et køretøj til vejtransport, der er genstand for en kontrol, ikke foreviser diagrammark fra kontrolapparatet vedrørende flere arbejdsdage i løbet af den periode, der omfatter kontroldagen og de forudgående 28 dage, skal pålægge denne fører en enkelt sanktion på grund af en enkelt overtrædelse, eller flere særskilte sanktioner på grund af flere særskilte overtrædelser, hvis antal svarer til det antal diagrammark, der mangler.
- 32 Forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 har til formål dels at forbedre arbejdsvilkårene for de førere, som disse forordninger finder anvendelse på, og at forbedre færdselssikkerheden generelt, dels at fastsætte ensartede regler vedrørende køretid og hviletid for førerne samt at føre kontrol med disse regler (jf. i denne retning dom af 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, præmis 25).
- 33 Med henblik herpå fastsætter de nævnte forordninger en række foranstaltninger, bl.a. ensartede regler vedrørende køretid og hviletid for førerne samt kontrol heraf, hvis overholdelse skal sikres af medlemsstaterne gennem iværksættelse af en sanktionsordning ved enhver overtrædelse af disse.
- 34 I 11. betragtning til forordning nr. 3821/85 er det anført, at det, for at kunne virkeliggøre formålene med kontrollen med arbejds- og hviletider, skal indskærpes arbejdsgivere og førere at overvåge, at kontrolapparatet fungerer korrekt, og omhyggeligt at gennemføre de i henhold til ordningen nødvendige foranstaltninger.
- 35 Som det fremgår af bilag I og bilag I B til denne forordning, skal det kontrolapparat, der er installeret i køretøjer til vejtransport, hvis funktion kan være analog eller digital, kunne angive og registrere bestemte oplysninger om disse køretøjers kørsel og førernes køretider.
- 36 I tilfælde hvor køretøjet til vejtransport er udstyret med et analogt kontrolapparat, registreres disse oplysninger på et diagrammark, der indsættes i apparatet. Hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat, lagres de nævnte oplysninger på førerkortet.
- 37 Denne forordnings artikel 15, stk. 2, bestemmer, at førerne skal anvende diagrammarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet, og at diagramarket eller førerkortet først udskiftes ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter.
- 38 Det er i forbindelse med denne forpligtelse, at artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning nr. 3821/85 fastsætter, at føreren af et køretøj, som er udstyret med et analogt kontrolapparat, efter kontrolmyndighedernes forlangende efter den 1. januar 2008 bl.a. skal forevise diagrammarkene for den pågældende dag og de forudgående 28 dage.
- 39 I overensstemmelse med sin ordlyd indfører artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning nr. 3821/85 for så vidt angår diagrammark en forpligtelse, hvorefter føreren skal være i stand til at forevise diagrammarkene for perioden, der omfatter kontroldagen og de forudgående 28 dage. Denne bestemmelse fastsætter en enkelt forpligtelse, der omfatter hele denne samlede periode og ikke flere særskilte forpligtelser for hver af de omhandlede dage eller for hvert af de tilsvarende diagrammark.
- 40 Tilsidesættelsen af den forpligtelse, der er indført ved artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning nr. 3821/85, udgør således en enkelt og øjeblikkelig overtrædelse, der består i, at det er umuligt for den pågældende fører på kontroltidspunktet at forevise alle eller en del af disse 29 diagrammark. Denne overtrædelse kan kun give anledning til en enkelt sanktion.

- 41 I henhold til artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 561/2006 må der for samme overtrædelse af forordning (EØF) nr. 3821/85 nemlig ikke pålægges mere end én sanktion.
- 42 Denne fortolkning drages ikke i tvivl af bestemmelserne i bilag III til direktiv 2006/22. Dette bilag III, i den affattelse, der finder anvendelse på tvisterne i hovedsagerne, tilsigtede således ikke at opstille en præcis og udtømmende liste over overtrædelser af forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, men begrænsede sig til i forhold til medlemsstaterne at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser af disse forordninger. Følgelig kan denne ramme ikke fravige fortolkningen af artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning nr. 3821/85, som kan udledes af dens ordlyd, således som den fremgår denne doms præmis 39 og 40.
- 43 De formål, der forfølges med forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006, som er gengivet i denne doms præmis 32 og 33, kan heller ikke afkræfte den fortolkning, der fremgår af ordlyden af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85.
- 44 Det følger af ovenstående betragtninger, at når føreren af et køretøj til vejtransport i forbindelse med en kontrol ikke er i stand til at forevise fartskriverens diagramark for den pågældende dag og de forudgående 28 dage, udgør denne adfærd en enkelt overtrædelse, som skal medføre en enkelt sanktion.
- 45 Henset til omstændighederne i tvisterne i hovedsagerne, der er anført i denne doms præmis 19, skal det endvidere bemærkes, at sanktioner for overtrædelse af forordning nr. 3821/85 og nr. 561/2006 i henhold til artikel 19 i forordning nr. 561/2006 skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling. Det skal i denne henseende fremhæves, at en tilsidesættelse af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 ikke kan anses for at være en mindre overtrædelse (jf. i denne retning dom af 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, præmis 33 og 34). Følgelig skal den sanktion, der er fastsat for denne tilsidesættelse, være tilstrækkelig stor, henset til overtrædelsens grovhed, således at den kan have en reel afskrækkende virkning.
- 46 Desuden stiger graden af grovhed for en tilsidesættelse af artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 i takt med, at antallet af diagramark, som føreren ikke kan forevise, øges. En sådan tilsidesættelse hindrer nemlig en effektiv kontrol af førernes arbejdsvilkår og overholdelsen af færdselssikkerheden over flere dage.
- 47 For at overholde kravet om forholdsmæssighed med hensyn til sanktioner, der pålægges ved artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 561/2006, skal sanktionen følgelig være tilstrækkelig differentieret i forhold til overtrædelsens grovhed (jf. i denne retning dom af 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, præmis 33 og 41).
- 48 I det tilfælde, hvor størrelsen af den bøde, der finder anvendelse på en sådan tilsidesættelse i henhold til en medlemsstats ret, ikke er tilstrækkelig til at have en afskrækkende virkning, er den nationale retsinde i medfør af princippet om overensstemmende fortolkning af national ret forpligtet til i videst muligt omfang at fortolke denne ret i overensstemmelse med kravene i EU-retten. Den nationale retsinde's anvendelse af dette princip gør det muligt for denne inden for rammerne af sine beføjelser at sikre EU-rettens fulde virkning, når den afgør den tvist, der er indbragt for den (jf. i denne retning dom af 15.10.2020, Association française des usagers de banques, C-778/18, EU:C:2020:831, præmis 59 og den deri nævnte retspraksis).
- 49 Denne retsinde skal dog ligeledes sikre overholdelsen af princippet om, at straffbare forhold og straffe skal have lovhjemmel, der er fastsat i artikel 49, stk. 1, første punktum, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. I henhold til Domstolens praksis kræver dette princip, at loven klart skal definere overtrædelserne og den straf, de medfører. Denne betingelse er opfyldt, når borgerne

ud fra den relevante bestemmelses ordlyd og, om fornødent, ved hjælp af retternes fortolkning heraf kan vide, hvilke handlinger og undladelser der medfører strafansvar (dom af 22.10.2015, AC-Treuhand mod Kommissionen, C-194/14 P, EU:C:2015:717, præmis 40).

- 50 Det følger heraf, at selv om det maksimale beløb for den bøde, der kan pålægges i hovedsagerne, forekommer den nationale retsinstans ikke at være tilstrækkeligt højt til at have afskrækkende virkninger, kan denne retsinstans ikke pålægge flere sanktioner, der hver vedrører en eller flere dage inden for den periode, der omfatter kontroldagen og de forudgående 28 dage.
- 51 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 og artikel 19 i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et kontrolsted er beliggende, såfremt føreren af et køretøj til vejtransport, der er genstand for en kontrol, ikke foreviser diagramark fra kontrolapparatet vedrørende flere arbejdsdage i løbet af den periode, der omfatter kontroldagen og de forudgående 28 dage, er forpligtet til kun at konstatere en enkelt overtrædelse begået af denne fører og kun at pålægge vedkommende en enkelt sanktion på grund af denne.

### **Sagsomkostninger**

- 52 Da sagens behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tiende Afdeling) for ret:

**Artikel 15, stk. 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006, og artikel 19 i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et kontrolsted er beliggende, såfremt føreren af et køretøj til vejtransport, der er genstand for en kontrol, ikke foreviser diagramark fra kontrolapparatet vedrørende flere arbejdsdage i løbet af den periode, der omfatter kontroldagen og de forudgående 28 dage, er forpligtet til kun at konstatere en enkelt overtrædelse begået af denne fører og kun at pålægge vedkommende en enkelt sanktion på grund af denne.**

Underskrifter