



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 24ης Μαρτίου 2021 \*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών – Κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85 – Άρθρο 15, παράγραφος 7 – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Διαδικασία ελέγχου – Διοικητική κύρωση – Μη επίδειξη των φύλλων καταγραφής του ταχογράφου που αφορούν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες – Ένιαία ή πολλαπλή παράβαση»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-870/19 και C-871/19,

με αντικείμενο δύο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ιταλία) με αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 2019, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 26 Νοεμβρίου 2019, στο πλαίσιο των δικών

**Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze**

κατά

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

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Pešič, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász (εισηγητή) και K. Λυκούργο, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι MI και TB, εκπροσωπούμενοι από τον G. Beghin, avvocato,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Greco, avvocato dello Stato,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις I. Κοτσώνη, Σ. Χαλά και Ε. Σκανδάλου, καθώς και από τον Κ. Γεωργιάδη,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον L. Malferrari και την C. Vrignon,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006 (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 3821/85).
- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο δύο ενδίκων διαφορών μεταξύ της Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze (νομαρχίας Φλωρεντίας, Ιταλία) και, αντιστοίχως, του ΜΙ (υπόθεση C-870/19) και του ΤΒ (υπόθεση C-871/19), δύο οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών, με αντικείμενο διάφορες διοικητικές κυρώσεις οι οποίες τους επιβλήθηκαν για παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

##### *Ο κανονισμός 3821/85*

- 3 Ο κανονισμός 3821/85 κατήργησε και αντικατέστησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1463/70 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150). Ο κανονισμός 3821/85 καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό αριθ. 3821/85 και τροποποιεί τον κανονισμό αριθ. 561/2006 (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1). Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κανονισμός 3821/85.
- 4 Η τρίτη, η έβδομη και η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3821/85 είχαν ως εξής:

«[Εκτιμώντας] ότι η χρησιμοποίηση συσκευής ελέγχου ικανής να δεικνύει τα χρονικά διαστήματα που αναφέρει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [...], εξασφαλίζει αποτελεσματικό έλεγχο των διατάξεων αυτών·

[...]

ότι η αυτόματη καταγραφή άλλων στοιχείων κινήσεως του οχήματος, όπως η ταχύτητα και η απόσταση που διανύθηκε, δύναται να συμβάλει αισθητά στην οδική ασφάλεια και στην κατά ορθολογικό τρόπο οδήγηση του οχήματος και ότι, κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι αυτή η συσκευή θα καταγράφει επίσης τα στοιχεία αυτά·

[...]

ότι για να επιτευχθούν οι προαναφερθέντες στόχοι του ελέγχου του χρόνου εργασίας και αναπαύσεως που αναφέρονται ανωτέρω, είναι αναγκαίο οι εργοδότες και οι οδηγοί να μεριμνούν για την καλή λειτουργία της συσκευής και να εκτελούν με τη δέουσα προσοχή τις εργασίες που απαιτούνται από τη ρύθμιση».

- 5 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού όριζε τα εξής:

«Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων του άρθρου 3 του κανονισμού [...] 561/2006 [...]».

- 6 Το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού προέβλεπε τα εξής:

«Ο εργοδότης και οι οδηγοί μεριμνούν για την καλή λειτουργία και χρησιμοποίηση της συσκευής ελέγχου, αφενός, και της κάρτας του οδηγού, αφετέρου, εφόσον αυτός καλείται να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I Β.»

- 7 Το άρθρο 14, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού προέβλεπε τα εξής:

«1. Ο εργοδότης εφοδιάζει με επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής τους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I, έχοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και τη ενδεχόμενη ανάγκη να αντικατασταθούν φύλλα που ενδεχομένως καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από ελεγκτή. Ο εργοδότης χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα για τη χρησιμοποίησή τους στη συσκευή που είναι τοποθετημένη επί του οχήματος.

Εφόσον το όχημα διαθέτει συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I Β, ο εργοδότης και ο οδηγός μεριμνούν ώστε, ανάλογα και με τη διάρκεια της υπηρεσίας, η αναφερόμενη στο παράρτημα I Β εκτύπωση κατόπιν εντολής να μπορεί να γίνεται σωστά σε περίπτωση ελέγχου.

2. Η επιχείρηση φυλάσσει φύλλα καταγραφής και εκτυπωμένα αντίγραφα, αν έχουν εκτυπωθεί αντίγραφα προς συμμόρφωση με το άρθρο 15 παράγραφος 1, σε χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγεί αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που το ζητούν. [...]»

- 8 Το άρθρο 15 του κανονισμού 3821/85 προέβλεπε τα εξής:

«[...]»

2. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας, εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για περίοδο μακρύτερη από εκείνη για την οποία έχουν προβλεφθεί.

[...]

7. α) Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:
- i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 15 ημέρες·
  - ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει και

- iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι των σημείων i) και iii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·;

- β) όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I Β, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:
  - i) την κάρτα οδηγού της οποίας είναι κάτοχος·
  - ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό [...] αριθ. 561/2006· και
  - iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον κατά τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι του σημείου ii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·;

- γ) ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό [...] 561/2006 αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οιοδήποτε συνοδευτικό έγγραφο που αποδεικνύει τη μη τήρηση μιας εκ των διατάξεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.

[...]»

- 9 Το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85 προέβλεπε τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν εγκαίρως και κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Οι διατάξεις αυτές αφορούν, μεταξύ άλλων, την οργάνωση, τη διαδικασία και τα μέσα για τη διενέργεια ελέγχων καθώς και τις κυρώσεις που θα επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων.»

- 10 Το παράρτημα I του κανονισμού αυτού περιλάμβανε ένα σημείο I, με τίτλο «Ορισμοί», το οποίο είχε ως εξής:

«Κατά το παρόν παράρτημα νοείται ως:

- α) Συσκευή ελέγχου:

συσκευή προοριζόμενη να τοποθετηθεί στα οδικά οχήματα για να δεικνύει και να καταγράφει αυτόματα ή ημιαυτόματα τις ενδείξεις για την πορεία των οχημάτων αυτών και για ορισμένες χρονικές περιόδους εργασίας των οδηγών τους·

- β) Φύλλο καταγραφής:

το φύλλο που σχεδιάστηκε για να αναφέρονται επ' αυτού τα καταγραφόμενα στοιχεία και το οποίο τοποθετείται στη συσκευή ελέγχου, οι μηχανισμοί εγγραφής της οποίας καταγράφουν επί του φύλλου αυτού κατά τρόπο συνεχή τα διαγράμματα των προς καταγραφή των στοιχείων·

[...]».

- 11 Το παράρτημα I B του εν λόγω κανονισμού περιλάμβανε ένα σημείο I, με τίτλο «Ορισμοί», το οποίο είχε ως εξής:

«Κατά το παρόν παράρτημα νοείται ως:

[...]

- κ) “κάρτα οδηγού”: κάρτα ταχογράφου που έχει εκδοθεί από τις αρχές ενός κράτους μέλους για συγκεκριμένο οδηγό·

Με την κάρτα οδηγού ταυτοποιείται οδηγός και επιτρέπεται η αποθήκευση δεδομένων δραστηριότητας του οδηγού.

[...]

- λα) “συσκευή ελέγχου”: το σύνολο του εξοπλισμού που προορίζεται για τοποθέτηση σε οχήματα οδικών μεταφορών για την αυτόματη ή ημιαυτόματη ένδειξη, καταγραφή και αποθήκευση στοιχείων που αφορούν την κίνηση τέτοιων οχημάτων και συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα εργασίας των οδηγών τους.

[...]»

*Ο κανονισμός 561/2006*

- 12 Οι αιτιολογικές σκέψεις 17, 26 και 27 του κανονισμού 561/2006 έχουν ως εξής:

«(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. [...]

[...]

- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. [...]

- (27) Χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, στα κράτη μέλη.»

- 13 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

14 Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού καθορίζει τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, ενώ τα άρθρα 7 και 8 αυτού αφορούν τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης.

15 Το άρθρο 19 του ίδιου κανονισμού ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού [...] αριθ. 3821/85 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού [...] αριθ. 3821/85 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μίας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.

[...]

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται σύστημα αναλογικών κυρώσεων, στις οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνονται οικονομικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό [...] αριθ. 3821/85 εκ μέρους επιχειρήσεων ή συνεργαζόμενων αποστολών, μεταφορέων φορτίων, διοργανωτών ταξιδιών, εργολάβων, υπεργολάβων και γραφείων απασχόλησης οδηγών.»

*Η οδηγία 2006/22*

16 Το άρθρο 9, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας», της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών αριθ. 3820/85 και αριθ. 3821/85 σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 35), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2009 (ΕΕ 2009, L 29, σ. 45) (στο εξής: οδηγία 2006/22), ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις ανάλογα με τον σχετικό αριθμό και τη σοβαρότητα των παραβάσεων των κανονισμών [...] αριθ. 3820/85 ή [...] αριθ. 3821/85, τις οποίες διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση. Η Επιτροπή υποστηρίζει τον διάλογο μεταξύ των κρατών μελών ώστε να υπάρξει συνέπεια μεταξύ των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας.

2. Οι επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας ελέγχονται στενότερα και συχνότερα. Τα κριτήρια και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του εν λόγω συστήματος αποτελούν αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 12, προκειμένου να θεσπισθεί σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές.

3. Ένας αρχικός κατάλογος παραβάσεων των κανονισμών [...] αριθ. 3820/85 και [...] αριθ. 3821/85 ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Για να παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την αξιολόγηση των παραβάσεων των κανονισμών [...] αριθ. 3820/85 και [...] αριθ. 3821/85, η Επιτροπή δύναται, όπου κρίνεται απαραίτητο, να τροποποιεί το παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12, παράγραφος 2, για τη θέσπιση κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με την κοινή κλίμακα παραβάσεων, οι οποίες θα χωρίζονται ανά κατηγορίες, ανάλογα με τη βαρύτητά τους.

[...]»

- 17 Το παράρτημα III της οδηγίας 2006/22, το οποίο φέρει τον τίτλο «Παραβάσεις», περιλαμβάνει κατάλογο που «περιέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με κοινή κατάταξη παραβάσεων σε κατηγορίες με βάση τον κανονισμό [...] αριθ. 561/2006 και [...] αριθ. 3821/85, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους». Το σημείο 2 του πίνακα αυτού, με τίτλο «Ομάδες παραβάσεων με βάση τον κανονισμό [...] αριθ. 3821/85», περιλαμβάνει σημείο Θ το οποίο απαριθμεί επτά είδη παραβάσεων του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85, οι οποίες συνδέονται με τη μη παροχή στοιχείων και χαρακτηρίζονται όλες ως «πολύ σοβαρές παραβάσεις (ΠΣΠ)». Οι παραβάσεις αυτές, που προβλέπονται αντιστοίχως στα σημεία Θ1 έως Θ7 του εν λόγω πίνακα, έχουν ως εξής:

|     |                        |                                                                                                                  |
|-----|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| «Θ1 | Άρθρο 15, παράγραφος 7 | Άρνηση για διενέργεια ελέγχου                                                                                    |
| Θ2  | Άρθρο 15, παράγραφος 7 | Αδυναμία παρουσίασης εγγραφών της διανυόμενης ημέρας                                                             |
| Θ3  |                        | Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών των προηγούμενων 28 ημερών                                                         |
| Θ4  |                        | Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός κατέχει κάρτα                                   |
| Θ5  |                        | Αδυναμία προσκόμισης μη αυτόματων εγγραφών και εκτυπωμάτων της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών |
| Θ6  |                        | Αδυναμία προσκόμισης κάρτας οδηγού                                                                               |
| Θ7  |                        | Αδυναμία προσκόμισης εκτυπωμάτων της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών»                          |

### ***Το ιταλικό δίκαιο***

- 18 Δυνάμει του άρθρου 19 του legge n. 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 (νόμου αριθ. 727 περί εφαρμογής του κανονισμού 1463/70, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε, σχετικά με την εισαγωγή ειδικής συσκευής για τον έλεγχο της τήρησης του ωραρίου εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών), της 13ης Νοεμβρίου 1978 (GURI αριθ. 328, της 23ης Νοεμβρίου 1978, στο εξής: νόμος 727/1978), κάθε πρόσωπο που παραβαίνει τις διατάξεις του κανονισμού 1463/70, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε, καθώς και τις διατάξεις του νόμου αυτού και των κανονιστικών αποφάσεων περί εφαρμογής του, για τις οποίες δεν προβλέπεται ειδική κύρωση, θα υπόκειται σε διοικητική κύρωση.
- 19 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το ανώτατο ποσό της διοικητικής κυρώσεως, το οποίο μπορεί να επιβληθεί στις υποθέσεις των κύριων δικών, αντιστοιχεί στο διπλάσιο του ελάχιστου ποσού της εν λόγω κυρώσεως και δεν υπερβαίνει τα 100 ευρώ.

## **Οι διαφορές των κύριων δικών, το προδικαστικό ερώτημα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου**

- 20 Στο πλαίσιο δύο οδικών ελέγχων, που πραγματοποιήθηκαν στις 26 Ιουλίου και στις 8 Αυγούστου 2013 στην Ιταλία, οι αρμόδιες εθνικές αρχές διαπίστωσαν ότι, αντιστοίχως, ο ΜΙ (υπόθεση C-870/19) και ο ΤΒ (υπόθεση C-871/19), υπό την ιδιότητά τους ως οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών, δεν ήταν σε θέση να επιδείξουν τα φύλλα καταγραφής του τοποθετημένου στο όχημά τους ταχογράφου, τα οποία αφορούσαν την τρέχουσα ημέρα και πλείονες από τις προηγούμενες 28 ημέρες.
- 21 Ως εκ τούτου, οι ως άνω αρχές επέβαλαν πλείονες διοικητικές κυρώσεις στον ΜΙ και τον ΤΒ, λόγω ορισμένων παραβάσεων του νόμου 727/1978.
- 22 Σε καθεμία από τις υποθέσεις αυτές, το αρμόδιο πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε τις προσφυγές των ΜΙ και ΤΒ κατά των σχετικών αποφάσεων.
- 23 Κατόπιν εφέσεως που άσκησαν κατά των εν λόγω αποφάσεων οι ΜΙ και ΤΒ ενώπιον του Tribunale di Firenze (πρωτοδικείου Φλωρεντίας, Ιταλία), το δικαστήριο αυτό, με αποφάσεις της 26ης Ιουλίου 2016, έκρινε ότι οι ΜΙ και ΤΒ είχαν διαπράξει μία μόνον παράβαση του νόμου 727/1978, ήτοι δεν ήταν σε θέση να επιδείξουν τα απαιτούμενα έγγραφα σχετικά με την κρίσιμη περίοδο. Ως εκ τούτου, το εν λόγω δικαστήριο μείωσε την ποινή τους επιβάλλοντας μία και μόνον κύρωση.
- 24 Η νομαρχία Φλωρεντίας άσκησε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Corte suprema di cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Ιταλία), αναίρεση κατά εκάστης των ανωτέρω δύο αποφάσεων του Tribunale di Firenze (πρωτοδικείου Φλωρεντίας). Υποστήριξε ότι, όταν ο οδηγός δεν είναι σε θέση να επιδείξει ορισμένο αριθμό φύλλων καταγραφής του τοποθετημένου στο όχημα ταχογράφου τα οποία αφορούν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες, δεν πρέπει να επιβληθεί ενιαία κύρωση λόγω ενιαίας παραβάσεως, αλλά πλείονες κυρώσεις για καθεμία από τις συντομότερες περιόδους οι οποίες περιλαμβάνονται στη συνολική αυτή περίοδο που καλύπτει την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες και για τις οποίες ο οδηγός δεν είναι σε θέση να επιδείξει τα έγγραφα αυτά.
- 25 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι στην Ιταλία υφίστανται χιλιάδες ένδικες διαφορές πανομοιότυπες με τις υποθέσεις των κύριων δικών και ότι, λαμβανομένης υπόψη της αποκλίνουσας σχετικής εθνικής νομολογίας, οι διαφορές των κύριων δικών θα πρέπει να επιλυθούν με μια απόφαση αρχής.
- 26 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι ΜΙ και ΤΒ υπέπεσαν σε παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 και ότι η επίλυση των διαφορών των κύριων δικών εξαρτάται από την ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως.
- 27 Συγκεκριμένα, αν η εν λόγω διάταξη ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάλλει στον οδηγό μία μόνον υποχρέωση, ήτοι το να είναι σε θέση, σε περίπτωση ελέγχου, να επιδείξει το σύνολο των φύλλων καταγραφής που αφορούν ολόκληρη τη σχετική περίοδο, η παράβαση της διατάξεως αυτής θα συνιστούσε ενιαία παράβαση η οποία θα μπορούσε να επισύρει μία μόνον κύρωση.
- 28 Αντιθέτως, αν το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι προβλέπει πλείονες υποχρεώσεις, η μη τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε τόσες παραβάσεις όσες είναι οι ημέρες, ή οι ομάδες ημερών, κατά τη διάρκεια της περιόδου που αποτελείται από την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες, για τις οποίες δεν επιδείχθηκαν τα φύλλα καταγραφής.

- 29 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Corte Suprema di Cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα, του οποίου η διατύπωση είναι πανομοιότυπη στις δύο αυτές υποθέσεις:

«Πρέπει το άρθρο 15, [παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85] να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, όσον αφορά την ειδική περίπτωση οδηγού οχήματος, επιβάλλει ενιαία υποχρέωση που έχει ως αποτέλεσμα τη διάπραξη ενιαίας παράβασης η οποία επισύρει μία μόνον κύρωση ή μπορεί να συναχθεί ότι επιτρέπει τη σώρευση τόσων παραβάσεων και κυρώσεων όσες οι ημέρες για τις οποίες δεν επιδείχθηκαν τα φύλλα καταγραφής του ταχογράφου εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος (“της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών”);»

- 30 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 23ης Δεκεμβρίου 2019, αποφασίστηκε η συνεκδίκηση των υποθέσεων C-870/19 και C-871/19 προς διευκόλυνση της έγγραφης διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

### **Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

- 31 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 και το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός οχήματος οδικών μεταφορών που υποβάλλεται σε έλεγχο δεν επιδεικνύει τα φύλλα καταγραφής της συσκευής ελέγχου που αφορούν περισσότερες ημέρες δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της περιόδου η οποία καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του τόπου ελέγχου οφείλουν να επιβάλουν στον εν λόγω οδηγό ενιαία κύρωση, λόγω ενιαίας παράβασης, ή πλείονες διακριτές κυρώσεις, λόγω πλειόνων διακριτών παραβάσεων των οποίων ο αριθμός αντιστοιχεί στον αριθμό των ελλειπόντων φύλλων καταγραφής.
- 32 Οι κανονισμοί 3821/85 και 561/2006 έχουν ως σκοπό, αφενός, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών στους οποίους τυγχάνουν εφαρμογής οι κανονισμοί αυτοί, καθώς και της οδικής ασφάλειας γενικώς και, αφετέρου, τον καθορισμό κοινών κανόνων για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών καθώς και τον έλεγχο αυτών (πρβλ. απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 25).
- 33 Προς τούτο, οι εν λόγω κανονισμοί θεσπίζουν ένα σύνολο μέτρων, και δη κοινών κανόνων για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών, όπως επίσης για τον έλεγχό τους, την τήρηση των οποίων πρέπει να εγγυώνται τα κράτη μέλη εφαρμόζοντας συστήματα κυρώσεων για κάθε παράβαση.
- 34 Κατά την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3821/85, για να επιτευχθούν οι στόχοι του ελέγχου του χρόνου εργασίας και ανάπαυσης που αναφέρονται ανωτέρω, είναι αναγκαίοι οι εργοδότες και οι οδηγοί να μεριμνούν για την καλή λειτουργία της συσκευής και να εκτελούν με τη δέουσα προσοχή τις εργασίες που απαιτούνται από τη ρύθμιση.
- 35 Όπως προκύπτει από το παράρτημα I και από το παράρτημα I B του κανονισμού αυτού, η συσκευή ελέγχου που είναι εγκατεστημένη σε οχήματα οδικών μεταφορών και της οποίας η λειτουργία μπορεί να είναι αναλογική ή ψηφιακή πρέπει να είναι ικανή να δεικνύει και να καταγράφει τις ενδείξεις για την πορεία των οχημάτων αυτών και για ορισμένες χρονικές περιόδους οδήγησης των οδηγών τους.
- 36 Στην περίπτωση που το όχημα οδικών μεταφορών είναι εξοπλισμένο με αναλογική συσκευή ελέγχου, τα δεδομένα καταχωρίζονται σε φύλλο καταγραφής το οποίο εισάγεται στη συσκευή. Όταν το όχημα διαθέτει ψηφιακή συσκευή ελέγχου, τα δεδομένα αποθηκεύονται στην κάρτα οδηγού.

- 37 Το άρθρο 15, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε ημέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα, και ότι το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας, εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλον τρόπο.
- 38 Σε σχέση με την ανωτέρω υποχρέωση, το άρθρο 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού 3821/85 προβλέπει ότι, εφόσον ζητηθεί από τις αρχές ελέγχου, ο οδηγός οχήματος εξοπλισμένου με αναλογική συσκευή ελέγχου υποχρεούται, μεταξύ άλλων, να επιδεικνύει, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας καθώς και των προηγούμενων 28 ημερών.
- 39 Σύμφωνα με το γράμμα του, το άρθρο 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού 3821/85 θεσπίζει, όσον αφορά τα φύλλα καταγραφής, μια υποχρέωση κατά την οποία ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει τα φύλλα καταγραφής που αφορούν την περίοδο η οποία καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες. Η διάταξη αυτή θεσπίζει ενιαία υποχρέωση καλύπτουσα συνολικά ολόκληρη αυτή την περίοδο και όχι πλείονες διακριτές υποχρεώσεις για καθεμία από τις αναφερόμενες ημέρες ή για κάθε ένα από τα αντίστοιχα φύλλα καταγραφής.
- 40 Επομένως, η παράβαση της υποχρέωσης που θεσπίζει το άρθρο 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού 3821/85 αποτελεί ενιαία και στιγμιαία παράβαση η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι ο οικείος οδηγός αδυνατεί να επιδείξει, κατά τον έλεγχο, το σύνολο ή μέρος αυτών των 29 φύλλων καταγραφής. Για την παράβαση αυτή μπορεί να επιβληθεί μία και μόνον κύρωση.
- 41 Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, καμία παράβαση του κανονισμού 3821/85 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μίας κυρώσεις.
- 42 Η ερμηνεία αυτή δεν θίγεται από τις διατάξεις του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22. Πράγματι, το εν λόγω παράρτημα III, όπως ίσχυε κατά τον κρίσιμο για τις διαφορές των κυρίων δικών χρόνο, δεν αποσκοπούσε στη θέσπιση ενός εξαντλητικού και ακριβούς καταλόγου παραβάσεων των κανονισμών 3821/85 και 561/2006, αλλά περιοριζόταν στη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών, με αποδέκτες τα κράτη μέλη, σχετικά με κοινή κατάταξη των παραβάσεων των κανονισμών αυτών. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν είναι δυνατόν να παρεκκλίνουν από την ερμηνεία του άρθρου 15, παράγραφος 7, στοιχείο α', του κανονισμού 3821/85 σύμφωνα με το γράμμα του, όπως αυτή προκύπτει από τις σκέψεις 39 και 40 της παρούσας αποφάσεως.
- 43 Ούτε οι σκοποί που επιδιώκονται με τους κανονισμούς 3821/85 και 561/2006, όπως αυτοί υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 32 και 33 της παρούσας αποφάσεως, θίγουν την ερμηνεία που απορρέει από το γράμμα του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85.
- 44 Από τις ανωτέρω εκτιμήσεις προκύπτει ότι, οσάκις, επ' ευκαιρία ελέγχου, ο οδηγός οχήματος οδικών μεταφορών δεν είναι σε θέση να επιδείξει τα φύλλα καταγραφής του ταχογράφου που αφορούν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες, η συμπεριφορά αυτή συνιστά ενιαία παράβαση η οποία επισύρει ενιαία κύρωση.
- 45 Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων των διαφορών των κύριων δικών, που εκτίθενται στη σκέψη 19 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει επίσης να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006, οι κυρώσεις που επιβάλλονται για παράβαση των κανονισμών 3821/85 και 561/2006 πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις. Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι η παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 δεν δύναται να θεωρηθεί ως παράβαση ήσσονος σημασίας (πρβλ. απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψεις 33 και 34). Κατά συνέπεια, η κύρωση που προβλέπεται για την ως άνω παράβαση πρέπει, λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας της εν λόγω παραβάσεως, να είναι αρκούντως αυστηρή, προκειμένου να έχει πράγματι αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

- 46 Επιπλέον, η σοβαρότητα της παραβάσεως του άρθρου 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 επιτείνεται αναλόγως του αριθμού των φύλλων καταγραφής τα οποία δεν είναι σε θέση να επιδείξει ο οδηγός. Πράγματι, μια τέτοια παράβαση παρακωλύει τον αποτελεσματικό έλεγχο των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της τηρήσεως της οδικής ασφάλειας σε διάστημα περισσότερων ημερών.
- 47 Επομένως, για την τήρηση της απαιτήσεως περί αναλογικότητας των κυρώσεων, η οποία απορρέει από το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, οι κυρώσεις πρέπει να προσαρμόζονται επαρκώς ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβάσεως (πρβλ. απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψεις 33 και 41).
- 48 Στην περίπτωση που το ύψος του προστίμου που επιβάλλεται βάσει του δικαίου κράτους μέλους για μια τέτοια παράβαση δεν έχει αρκούντως αποτρεπτικό αποτέλεσμα, το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται, δυνάμει της αρχής της σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας του εθνικού δικαίου, να ερμηνεύει το εθνικό δίκαιο, στο μέτρο του δυνατού, κατά τρόπο σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης. Εφαρμόζοντας την εν λόγω αρχή, το εθνικό δικαστήριο διασφαλίζει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, την πλήρη αποτελεσματικότητα του δικαίου της Ένωσης όταν εκδίδει απόφαση επί εκκρεμούς ενώπιόν του διαφοράς (απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 2020, *Association française des usagers de banques*, C-778/18, EU:C:2020:831, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 49 Εντούτοις, το εθνικό δικαστήριο θα πρέπει επίσης να μεριμνά για την τήρηση της αρχής της νομιμότητας των αξιόποινων πράξεων και των ποινών, η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 49, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η εν λόγω αρχή επιτάσσει να καθορίζει ο νόμος σαφώς τις αξιόποινες πράξεις και τις ποινές με τις οποίες αυτές τιμωρούνται. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν ο διοικούμενος έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει, με βάση το κείμενο της οικείας διάταξης και, εν ανάγκη, με τη βοήθεια της ερμηνείας που δίδεται στη διάταξη αυτή από τα δικαστήρια, ποιες πράξεις και παραλείψεις επάγονται την ποινική ευθύνη του (απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 2015, *AC-Treuhand* κατά Επιτροπής, C-194/14 P, EU:C:2015:717, σκέψη 40).
- 50 Επομένως, ακόμη και αν το ανώτατο ποσό του προστίμου το οποίο μπορούσε να επιβληθεί στις υποθέσεις των κύριων δικών δεν ήταν, κατά το εθνικό δικαστήριο, αρκούντως υψηλό προκειμένου να έχει αποτρεπτικά αποτελέσματα, ωστόσο, το δικαστήριο αυτό δεν θα μπορούσε να επιβάλει πλείονες κυρώσεις, καθεμία εκ των οποίων θα αφορούσε μία ή περισσότερες ημέρες της περιόδου που καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες.
- 51 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού 3821/85 και το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός οχήματος οδικών μεταφορών που υποβάλλεται σε έλεγχο δεν επιδεικνύει τα φύλλα καταγραφής της συσκευής ελέγχου που αφορούν περισσότερες ημέρες δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της περιόδου η οποία καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του τόπου ελέγχου οφείλουν να διαπιστώσουν την τέλεση από τον εν λόγω οδηγό μίας και μόνον παραβάσεως και να του επιβάλουν μία και μόνον κύρωση συνεπεία της παραβάσεως αυτής.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 52 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, και το άρθρο 19 του κανονισμού 561/2006 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός οχήματος οδικών μεταφορών που υποβάλλεται σε έλεγχο δεν επιδεικνύει τα φύλλα καταγραφής της συσκευής ελέγχου που αφορούν περισσότερες ημέρες δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της περιόδου η οποία καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 28 ημέρες, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του τόπου ελέγχου οφείλουν να διαπιστώσουν την τέλεση από τον εν λόγω οδηγό μίας και μόνον παραβάσεως και να του επιβάλουν μία και μόνον κύρωση συνεπεία της παραβάσεως αυτής.

(υπογραφές)