



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 9 september 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Vägtransport – Harmonisering av viss sociallagstiftning – Förordning (EG) nr 561/2006 – Artikel 3 a – Förordningen är inte tillämplig på vägtransporter som utförs med fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer – Fordon som har en blandad användning – Artikel 19.2 – Extraterritoriell sanktion – Överträdelse som upptäcks i en medlemsstat och som begåtts i en annan medlemsstat – Principerna *nullum crimen sine lege* och *nulla poena sine lege* – Förordning (EEG) nr 3821/85 – Färdskrivare vid vägtransporter – Artikel 15.2 – Skyldighet att sätta in förarkortet – Artikel 15.7 – Skyldighet att på kontrolltjänstemans begäran visa upp förarkortet – Underlåtenhet att sätta in förarkortet i färdskrivaren vilket har påverkat flera av de 28 dagar som föregår den dag då kontrollen gjordes”

I mål C-906/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Cour de cassation (Högsta domstolen, Frankrike) genom beslut av den 7 maj 2019, som inkom till domstolen den 11 december 2019, i brottmålet mot

FO,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna M. Ilešič, E. Juhász (referent), C. Lycourgos och I. Jarukaitis,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Frankrikes regering, genom E. de Moustier och A. Ferrand, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom C. Vrignon och L. Malferrari, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: franska.

och efter att den 4 mars 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 3 a och 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 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1), jämförda med rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120), i dess lydelse enligt förordning nr 561/2006 (nedan kallad förordning nr 3821/85).
- 2 Begäran har framställts i ett brottmål i vilket Ministère public (Åklagarmyndigheten, Frankrike) har väckt åtal mot FO, som är direktör för ett vägtransportföretag etablerat i Tyskland, på grund av att en av de bussförare som är anställd av detta företag inte har satt in förarkortet i färdskrivaren i det fordon som denne körde.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Förordning nr 3821/85

- 3 Förordning nr 3821/85 har upphävt och ersatt rådets förordning (EEG) nr 1463/70 av den 20 juli 1970 om införande av en färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 164, 1970, s. 1). Förordning nr 3821/85 har i sin tur upphävts och ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av förordning nr 3821/85 och om ändring av förordning nr 561/2006 (EUT L 60, 2014, s. 1). Med hänsyn till tidpunkten för omständigheterna i det nationella målet ska emellertid förordning nr 3821/85 beaktas.
- 4 I artikel 3.1 första meningen i förordning nr 3821/85 föreskrevs följande:
”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 [nr 561/2006].”
- 5 I artikel 15 i förordning nr 3821/85 föreskrevs följande:
”...
2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen eller förarkorten från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad eller förarkort får användas längre tid än det är avsett för.

...

3. Förarna skall

- se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,
- använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

a) ... körtid,

b) 'annat arbete', med vilket avses andra verksamheter än körning, enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter [(EUT L 80, 2002, s. 35)], samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn, ...

...

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 [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 [nr 561/2006].
 - iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört 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 [nr 561/2006] efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av färdskrivaren 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.

...”

Förordning nr 561/2006

6 Skäl 17 i förordning nr 561/2006, som har ersatt och upphävt rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 1), har följande lydelse:

”(17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. ...”

7 I artikel 1 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransporter, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

8 I artikel 3 a i förordningen anges att denna inte ska tillämpas på vägtransporter med ”fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer”.

9 Enligt artikel 4 e i nämnda förordning avses med ”annat arbete: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv [2002/15] utom ’körning’, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn”.

10 I artikel 6 i förordning nr 561/2006 fastställs maximala körtider per dag, vecka och två veckor i följd. I punkt 5 i denna artikel föreskrivs följande:

”En förare skall som ’annat arbete’ registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av ’tillgänglighet’ enligt definitionen i artikel 15.3 c i förordning [nr 3821/85] sedan sin senaste dygns- eller veckovila. Denna registrering skall göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.”

11 Kapitel V i förordning nr 561/2006, med rubriken ”Kontrollförfaranden och påföljder”, innehåller artiklarna 16–25.

12 I artikel 19 i samma förordning föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och förordning [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 [nr 3821/85] skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser 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 överträdelse 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.

...

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 [nr 3821/85] har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande godsanvändare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare.”

Fransk rätt

- 13 I artikel L. 3315–5 första stycket i code des transports (transportlagen) föreskrivs att den som utför vägtransport med ett ogiltigt förarkort eller med ett förarkort som inte tillhör föraren, eller utan att ha satt i ett förarkort i fordonets färdskrivare, ska dömas till fängelse i sex månader och 3 750 euro i böter.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 14 Den 2 april 2013 utförde tjänstemän vid avdelningen för förebyggande och beivrande av trafikbrott en trafikkontroll i Versailles (Frankrike) av en buss som användes av ett transportföretag med säte i Sengenthal (Tyskland).
- 15 Vid kontrollen ombads föraren att styrka sitt arbete under innevarande dag och under de föregående 28 dagarna. Det konstaterades då att fordonet under nio dagar under perioden den 5–16 mars 2013 hade förts utan att förarkortet hade satts in i färdskrivaren.
- 16 Till följd av dessa omständigheter väcktes åtal mot FO, som var direktör för transportföretaget, med stöd av artikel L. 3315–5 första stycket i code des transports (transportlagen), för att vid nio tillfällen ha begått det brott som avses i denna bestämmelse.
- 17 Tribunal correctionnel de Versailles (Brottnålsdomstolen i Versailles, Frankrike) ansåg att gärningarna var styrkta och dömde den tilltalade att betala 10 125 euro i böter.
- 18 Vid Cour d’appel de Versailles (Appellationsdomstolen i Versailles, Frankrike) gjorde FO gällande att franska brottnålsdomstolar saknade territoriell behörighet. Varken fransk lag, på grund av den straffrättsliga territorialitetsprincipen, eller artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 tillåter nämligen de franska myndigheterna att lagföra gärningsmannen, eftersom de påstådda gärningarna begåtts i en annan medlemsstat.
- 19 Genom dom av den 2 maj 2018 fastställde Cour d’appel de Versailles (Appellationsdomstolen i Versailles) domen i första instans i såväl ansvarsfrågan som påföljdsfrågan. Vad särskilt gäller FO:s invändning om bristande behörighet, konstaterade den att de påstådda gärningarna omfattades av bestämmelserna i artikel L. 3315–5 i transportlagen, vilka antagits för att tillämpa förordning nr 3821/85, och underströk att det uttryckliga undantag från territorialitetsprincipen som föreskrivs i artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 inte endast avsåg bestämmelserna i sistnämnda förordning utan även bestämmelserna i förordning nr 3821/85.

- 20 FO överklagade domen till Cour de cassation (Högsta domstolen, Frankrike) och yrkade att denna skulle begära förhandsavgörande från EU-domstolen angående frågan om de franska brottmålsdomstolarnas territoriella behörighet.
- 21 FO har dessutom kritiserat Cour d'appel de Versailles (Appellationsdomstolen i Versailles) för att inte ha bemött dennes argument om att bestämmelserna om körtid och vilotider inte är tillämpliga på körningar i linjetrafik under 50 km. FO har särskilt hävdad att föraren av det aktuella fordonet inte hade någon skyldighet att sätta in förarkortet i färdskrivaren under de nio dagarna inom den period på 28 dagar som föregick den dag då kontrollen skedde. Vid de körningar som gjordes med fordonet dessa dagar användes detta nämligen för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte översteg 50 kilometer. Eftersom dessa körningar inte omfattades av förordning nr 561/2006, till följd av artikel 3 a i denna, gällde enligt FO inte de skyldigheter som föreskrivs i artikel 15 i förordning nr 3821/85 under de nämnda körningarna.
- 22 Cour de cassation (Högsta domstolen) vill för det första få klarhet i hur artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ska tolkas.
- 23 Den hänskjutande domstolen har i detta sammanhang påpekat att även om FO anser att denna bestämmelse endast gör det möjligt för en medlemsstat att besluta om sanktioner för överträdelser av förordning nr 561/2006 som har upptäckts på dess territorium och som har begåtts i en annan medlemsstat, är det även möjligt att tolka nämnda bestämmelse så, att den även tillåter att det beslutas om sanktioner för överträdelser av förordning nr 3821/85 som begåtts i en annan medlemsstat, då sanktioner för sådana överträdelser skulle kunna anses vara nödvändiga för att beivra överträdelser av förordning nr 561/2006. Även om en bestämmelse ska tolkas med beaktande inte bara av dess lydelse utan också av sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i, överensstämmer den vida tolkningen av artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 dessutom med det mål som eftersträvas med förordningen, vilket är att förbättra arbetsförhållandena för personalen inom vägtrafiksektorn och mer allmänt trafiksäkerheten.
- 24 Cour de cassation (Högsta domstolen) har även påpekat att ett åsidosättande av skyldigheten enligt artikel 15.7 i förordning nr 3821/85 att på begäran av en kontrolltjänsteman visa upp kontrollblad och alla registreringar som gjorts för innevarande dag och de föregående 28 dagarna med nödvändighet upptäcks på den medlemsstats territorium där kontrollen äger rum och där åtal väcks. Frågan huruvida överträdelsen delvis begåtts i en annan medlemsstat uppkommer således inte.
- 25 Cour de cassation (Högsta domstolen) vill för det andra få klarhet i huruvida de skyldigheter som föreskrivs i artikel 15 i förordning nr 3821/85 gäller vid "blandad" användning av ett fordon, det vill säga när fordonet under en period av 28 dagar används både för persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 kilometer, i enlighet med undantaget i artikel 3 a i förordning nr 561/2006, och för transporter som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

26 Mot denna bakgrund beslutade Cour de cassation (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

- ”1) Är bestämmelserna i artikel 19.2 i förordning [nr 561/2006], 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 förordning [nr 3821/85], som har ersatts av förordning nr 165/2014?
- 2) Ska artikel 3 a i förordning [nr 561/2006] tolkas så, att det är tillåtet för en förare att avvika från bestämmelserna i artikel 15.2 och 15.7 i förordning [nr 3821/85], som har ersatts av förordning [nr 165/2014], enligt vilka föraren på kontrolltjänstemans begäran ska kunna visa upp diagrambladen och alla registreringar som gjorts för innevarande dag och under de föregående 28 dagarna, om ett fordon under en 28-dagarsperiod används för körningar varav vissa uppfyller de krav som ställs i bestämmelserna om det ovannämnda undantaget, och andra inte ger rätt till undantag från användningen av färdskrivare?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den andra frågan

- 27 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan, som ska besvaras först, för att få klarhet i huruvida artikel 3 a i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att en förare som utför vägtransporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde är skyldig att på kontrolltjänstemans begäran visa upp förarkort, diagramblad och alla registreringar för en period bestående av den dag då kontrollen görs och de föregående 28 dagarna, i enlighet med artikel 15.2, 15.3 och 15.7 i förordning nr 3821/85, även då föraren under denna period med samma fordon även har utfört persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstigit 50 km.
- 28 Det framgår av beslutet om hänskjutande att denna fråga har ställts i ett mål i vilket direktören för transportföretaget i fråga har åtalats på grund av att en förare som är anställd av företaget inte har satt in förarkortet i färdskrivaren under en period under vilken han har utfört persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstigit 50 kilometer.
- 29 Enligt artikel 1 i förordning nr 561/2006 fastställs i denna förordning – i syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransporter, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten – bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Förordningen syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn. Förordning nr 3821/85 innehåller för sin del särskilt föreskrifter om godkännande, installation, kontroll och användning av färdskrivare som används vid vägtransporter för att kontrollera efterlevnaden av viss sociallagstiftning på transportområdet, särskilt bestämmelserna i förordning nr 561/2006.

- 30 Enligt artikel 3.1 i förordning nr 3821/85 ska fordon som används för transport på väg av passagerare eller gods och som är registrerade i någon av unionens medlemsstater vara försedda med färdskrivare, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning nr 561/2006. Enligt artikel 3 a i sistnämnda förordning är denna förordning inte tillämplig på vägtransporter som utförs med fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 km.
- 31 Det ska således fastställas i vilken mån detta undantag från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 kan inverka på de skyldigheter i fråga om registrering av körtid och kontroll som föreskrivs i artikel 15 i förordning nr 3821/85 vid blandad användning av ett fordon, såsom den användning som är i fråga i det nationella målet, som består i att utföra dels vägtransporter som omfattas av bestämmelserna i förordning nr 561/2006, dels persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 km.
- 32 Vad gäller ordalydelsen i artikel 3 a i förordning nr 561/2006 ska det påpekas att uttrycket ”fordon som används” för persontransporter i ”linjetrafik” där linjens längd inte överstiger 50 km i denna bestämmelse tyder på, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 32 i sitt förslag till avgörande, att denna bestämmelse endast omfattar fordon som uteslutande används för sådana transporter, men inte fordon som används för detta ändamål endast vid enstaka tillfällen.
- 33 Det ska dessutom påpekas att artikel 3 a i förordning nr 561/2006 ska tolkas restriktivt, eftersom den inför ett undantag från förordningens tillämpningsområde. Ett sådant undantag kan i synnerhet inte tolkas på ett sådant sätt att dess verkningar går utöver vad som är nödvändigt för att säkerställa skyddet för de intressen som undantaget är avsett att säkerställa och dess omfattning ska fastställas med beaktande av ändamålen med den aktuella lagstiftningen (se, analogt, dom av den 3 oktober 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 34 Vad gäller de mål som eftersträvas med förordning nr 561/2006 erinrar domstolen om att förordningen, enligt skäl 17 och artikel 1 i denna, syftar till att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransporter, särskilt inom vägtransportsektorn, och att förbättra arbetsförhållandena för personalen inom denna sektor och trafiksäkerheten. Dessa mål tar sig bland annat uttryck i skyldigheten att i princip förse vägtransportfordon med en godkänd färdskrivare som gör det möjligt att kontrollera att reglerna om förarnas körtid och vilotid iakttas (dom av den 2 mars 2017, Casa Noastră, C-245/15, EU:C:2017:156, punkt 28 och där angiven rättspraxis).
- 35 Domstolen har redan slagit fast att förarens skyldighet att registrera alla perioder som avses i artikel 15.3 b i förordning nr 3821/85 även gäller dennes körperioder i samband med en transporttjänst som till följd av artikel 4 led 3 i förordning nr 3820/85 och artikel 3.1 i förordning nr 3821/85 faller utanför tillämpningsområdet för förordning nr 3821/85. En sådan period utgör nämligen en verklig arbetsperiod för föraren, under vilken denne inte fritt kan förfoga över sin tid och vilken kan inverka på körningen, eftersom den kan bidra till att göra föraren trött (se, för ett liknande resonemang, dom av den 18 januari 2001, Skills Motor Coaches m.fl., C-297/99, EU:C:2001:37, punkterna 10, 25 och 36–39).

- 36 Körförmågan kan påverkas även om de dagar för vilka registrering saknas skiljer sig från dem för vilka registrering skett i vederbörlig ordning. En underlåtenhet att iaktta bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder som färdskrivaren inte påvisar under de dagar för vilka registrering saknas kan nämligen ha en negativ inverkan på förarens fysiska och psykiska förmåga under en senare period.
- 37 Denna tolkning stöds av artikel 6.5 i förordning nr 561/2006, enligt vilken föraren som "annat arbete" ska registrera all tid som denne kör ett fordon som används för kommersiella transporter som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde.
- 38 Att tolka artikel 3 a i förordning nr 561/2006 så, att det undantag från förordningens tillämpningsområde som föreskrivs i denna bestämmelse inte är begränsat till det fallet att det berörda fordonet uteslutande används för sådan särskild vägtransport som avses i den nämnda bestämmelsen, skulle strida mot förordningens mål om att förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, eftersom det skulle innebära att förordning nr 561/2006 inte är tillämplig på viss användning av fordonet som kan inverka på körningen och att sådan användning inte skulle beaktas vid kontrollen av efterlevnaden av artikel 15.2, 15.3 och 15.7 i förordning nr 3821/85.
- 39 Under dessa omständigheter ska den andra frågan besvaras enligt följande: Artikel 3 a i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att en förare som utför vägtransporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde är skyldig att på kontrolltjänstemans begäran visa upp förarkort, diagramblad och alla registreringar för en period bestående av den dag då kontrollen görs och de föregående 28 dagarna, i enlighet med artikel 15.2, 15.3 och 15.7 i förordning nr 3821/85, även då föraren under denna period med samma fordon även har utfört persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstigit 50 km.

Den första frågan

- 40 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att den utgör hinder för att de behöriga myndigheterna i en medlemsstat kan besluta om sanktioner för föraren av ett fordon eller ett transportföretag för en överträdelse av förordning nr 3821/85 som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland men som har upptäckts på den förstnämnda medlemsstatens territorium och för vilken ingen sanktion tidigare har beslutats.
- 41 Det ska inledningsvis påpekas att det i artikel 19.2 i förordning nr 561/2006, enligt bestämmelsens otvetydiga ordalydelse, föreskrivs att en medlemsstat ska tillåta de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för en överträdelse som upptäcks på dess territorium om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland, endast om det är fråga om en överträdelse "av denna förordning". Användningen av de sistnämnda orden visar således tydligt att denna bestämmelse endast avser överträdelser av förordning nr 561/2006 och inte överträdelser av förordning nr 3821/85.
- 42 Denna bokstavstolkning stöds av det sammanhang i vilket artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ingår.

- 43 I artikel 19.1 i förordning nr 561/2006 föreskrivs nämligen uttryckligen att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelser av denna förordning ”och” förordning nr 3821/85. I punkt 4 i denna artikel preciseras även att medlemsstaterna ska se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av förordning nr 561/2006 ”eller” av förordning nr 3821/85 upptäcks.
- 44 Den omständigheten att artikel 19.1 och 19.4 avser överträdelser av förordningarna nr 561/2006 och nr 3821/85, samtidigt som det i punkt 2 i denna artikel endast hänvisas till överträdelser av förordning nr 561/2006, bekräftar att sistnämnda punkt inte kan tolkas så, att den avser överträdelser av förordning nr 3821/85.
- 45 Härav följer att de behöriga myndigheterna i en medlemsstat, enligt nu gällande unionsrätt, inte kan besluta om sanktioner för överträdelser av förordning nr 3821/85 som har upptäckts på denna medlemsstats territorium men som har begåtts i en annan medlemsstat. I den mån som denna aspekt av den gällande unionslagstiftningen kan inverka negativt på förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten, ankommer det på unionslagstiftaren att besluta om en eventuell ändring (se, analogt, dom av den 18 januari 2001, Skills Motor Coaches m.fl., C-297/99, EU:C:2001:37, punkt 34).
- 46 Denna tolkning är dessutom den enda som är förenlig med principerna *nullum crimen sine lege* och *nulla poena sine lege*, som slås fast i artikel 49.1 första meningen i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, enligt vilken det krävs att brott och påföljd för brott tydligt anges i lag. Detta villkor är uppfyllt när den enskilde, utifrån den relevanta bestämmelsens lydelse och, vid behov, med hjälp av domstolarnas tolkning härav, kan utläsa vilka handlingar och vilken underlåtenhet som föranleder straffrättsligt ansvar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 december 2017, Vaditrans, C-102/16, EU:C:2017:1012, punkt 51 och där angiven rättspraxis).
- 47 Artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att den utgör hinder för att de behöriga myndigheterna i en medlemsstat kan besluta om sanktioner för föraren av ett fordon eller ett transportföretag för en överträdelse av förordning nr 3821/85 som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland men som har upptäckts på den förstnämnda medlemsstatens territorium och för vilken ingen sanktion tidigare har beslutats.

Rättegångskostnader

- 48 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) 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 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 ska tolkas så, att en förare som utför vägtransporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde är skyldig att på kontrolltjänstemans begäran visa upp förarkort, diagramblad och alla registreringar för**

en period bestående av den dag då kontrollen görs och de föregående 28 dagarna, i enlighet med artikel 15.2, 15.3 och 15.7 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, i dess lydelse enligt förordning nr 561/2006, även då föraren under denna period med samma fordon även har utfört persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstigit 50 km.

- 2) Artikel 19.2 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att den utgör hinder för att de behöriga myndigheterna i en medlemsstat kan besluta om sanktioner för föraren av ett fordon eller ett transportföretag för en överträdelse av förordning nr 3821/85, i dess lydelse enligt förordning nr 561/2006, som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland men som har upptäckts på den förstnämnda medlemsstatens territorium och för vilken ingen sanktion tidigare har beslutats.**

Underskrifter