

Asia C-13/21

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

4.1.2021

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Romania)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

10.11.2020

Kantaja:

Pricoforest SRL

Vastaaja:

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
(ISCTR)

[--]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

[--]

ENNAKKORATKAISUPYYNTÖ

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Miercurea-Ciucin ensimmäisen asteen tuomioistuin, Romania) pyytää viran puolesta [--] Euroopan unionin toiminnasta (SEUT) tehdyn sopimuksen 267 artiklan perusteella

EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUINTA

vastaamaan seuraaviin ennakkoratkaisukysymyksiin, jotka koskevat asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdan tulkintaa, sillä tulkintaa koskeva ratkaisu auttaa kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian ratkaisemisessa [--].

1. Onko asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua käsitettä ”enintään 100 kilometrin etäisyydellä” tulkittava siten, että

kartalle yrityksen toimipaikan ja määränpään välille piirretyn suoran viivan on oltava alle 100 kilometriä, vai siten, että ajoneuvolla tosiasiallisesti kuljetun matkan on oltava alle 100 kilometriä?

2. Onko asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdan säännöksiä tulkittava siten, että mainitussa säännöksessä tarkoitettujen kuljetusten, joista osa tapahtuu enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen toimipaikasta ja osa ylittää tämän etäisyyden, suorittaminen yhden kuukauden aikana siinä yhteydessä, että saman asetuksen 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tilanne on vapautettu mainitun asetuksen soveltamisesta kansallisella säännöksellä, johtaa siihen, että asetuksen soveltamisesta vapautetaan kaikki kyseiset kuljetukset, vain ne, jotka [eivät ylitä] yli 100 kilometrin etäisyyttä, tai ei mitään näistä?

Oikeusriidan kohde ja oleelliset tosiseikat

- 1 Pricoforest SRL nosti Jucătoră Miercurea-Ciucin rekisteriin 25.9.2020 kirjatulla **haastehakemuksella** Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutieră (tieliikenteen valvonnasta vastaava kansallinen tarkastusviranomainen, jäljempänä ISCTR, Romania) vastaan kanteen (plângere contravențională) pöytäkirjasta, [– –] ja se vaatii sen kumoamista tai toissijaisesti rahamääräisen seuraamuksen muuttamista huomautukseksi.
 - 2 Kanteen perusteluissa selostetaan, että valtion tarkastusviranomaisen (Ispettorato di Stato) tarkastusyksikkö pysäytti kantatiellä 125 16 kilometrin kohdalla 2.9.2020 klo 9.43 ajoneuvoyhdistelmän, jota kantaja käyttää puun ja puutavaran kuljetukseen ja johon kuului – – kuljettava ajoneuvo, jonka rekisterinumero on NT 89 YZO, ja puoliperävaunu, jonka rekisterinumero on NT 69 YZO [– –], tieliikenteen valvonnan yhteydessä ja pyysi [kuljettajaa] esittämään ajopiirturikortin. Tämän jälkeen kantajan toimipaikkaan lähetettiin riidanalainen pöytäkirja, jonka nojalla kantajalle määrättiin rahamääräinen seuraamus ajoajan vuorokautisen enimmäismäärän ylittämisestä ajanjaksolla 17.–18.8.2020 viidellä tunnilla ja 56 minuutilla sekä vuorokautisen lepoajan lyhentämisestä 25.8.2020 yli kahdella tunnilla.
- [alkup. s. 2]
- 3 Kantaja huomautti, että kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja sekä kuljettajien ajosten rekisteröintijärjestelmien käyttöä koskevien sääntöjen soveltamista koskevien puitteiden vahvistamisesta annettua hallituksen asetusta nro 37/2007 (Ordonanța Guvernului privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora) sovelletaan ainoastaan asetuksen N:o 561/2006 kohteena olevia tieliikennekuljetuksia suorittaviin kuljettajiin ja että mainitussa asetuksessa säädetään, että sen säännösten soveltamisesta vapautetaan kuljetukset, jotka toteutetaan ajoneuvoilla, joita metsätalouselämyksen yritykset käyttävät tai vuokraavat ilman kuljettajaa tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa enintään

100 kilometrin etäisyydellä yrityksen toimipaikasta, ja että tällainen säännös sisältyy myös kansalliseen lainsäädäntöön.

- 4 Kantaja on toissijaisesti pyytänyt rahamääräisen seuraamuksen korvaamista huomautuksella.
- 5 Oikeudellisissa kysymyksissä kantaja on vedonnut edellä mainittuihin oikeussääntöihin.
- 6 Todistusaineistona kantaja on toimittanut riidanalaisen pöytäkirjan ja muita asiakirjoja sekä vaatinut todistajan kuulemistä.
- 7 Vastaaja Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportul Rutier nosti **vastakanteen**, jossa se vaati kanteen hylkäämistä ja riidanalaisen pöytäkirjan vahvistamista lainmukaiseksi ja perustelluksi.
- 8 Vastaaja totesi perusteluissaan pääasiallisesti, että kantaja oli syyllistynyt rikkomukseen ylitettyään vähintään viidellä tunnilla vuorokautisen 10 tunnin enimmäisajoajan ja lyhennettyään vähintään kahdella tunnilla lyhennettyä vuorokautista vähimmäislepoaikaa. Vastaaja totesi lisäksi, että rikkomuksen havainnut tarkastaja oli kuvaillut rikkomuksen tunnusmerkistön täyttäneen teon ja kirjannut kaikki olosuhteet, joita voidaan käyttää teon vakavuuden arviointiin. Vastaaja muistutti vielä, että tarkastajan laatimaan pöytäkirjaan sovelletaan laillisuus- ja todenperäisyysolettamaa ja että ajo- ja lepoaikojen noudattamatta jättäminen on huomattavaa yhteiskunnallista vaaraa merkitsevä teko vaarantaessaan liikenneturvallisuuden ja muiden liikenteen käyttäjien turvallisuuden, sillä tieliikenneonnettomuuksien yleisimmät syyt ovat juuri väsymys ja riittävän levon puute.
- 9 Oikeudellisissa kysymyksissä vastaaja on vedonnut asetukseen (EY) N:o 561/2006, päätökseen 2009/959/EU, hallituksen päätökseen (Hotărârea Guvernului) nro 1088/2011, hallituksen asetukseen (Ordonanța Guvernului) nro 26/2011, hallituksen asetukseen nro 37/2007, liikenne- ja infrastruktuuriministerin asetukseen (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii) nro 980/2011, hallituksen asetukseen nro 27/2011, asetukseen (EY) nro 1071/2009, asetukseen (EY) nro 1072/2009 sekä asetukseen (EY) nro 1073/2009.
- 10 Todistusaineistona vastaaja on toimittanut kirjallista aineistoa ja valokuvajäljennöksiä.
- 11 Vastaaja esitti 6.11.2020 **kirjallisia huomautuksia**, joissa se täsmensi, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu poikkeus viittaa kuljetuksiin, jotka suoritetaan ehdottomasti enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen toimipaikasta; kyseinen yritys sijaitsee Neamțin piirikuntaan kuuluvalla Pitiligenin paikkakunnalla, ja ajoneuvo pysäytettiin tarkastusta varten Harghitan piirikuntaan kuuluvassa Bălanin kaupungissa, joka sijaitsee 130 kilometrin etäisyydellä yrityksen toimipaikasta.

- 12 Kantaja jätti **vastauskirjelmän**, jossa se totesi, ettei se kiistä kuljettajan käyttämään ajopiirturiin kirjautuneita tietoja [– –] vaan sen, miten, havainnon tehnyt tarkastaja tulkitse niitä, koska hän käytti TachoScan Control –ohjelmalla laadittua raporttia ottamatta huomioon muita asiakirjoja, jotka, jos niitä olisi pyydetty, olisivat johtaneet päätelmään, jonka mukaan ajopiirturille kirjautuneet jaksot koskevat tietyn tyyppisiä kuljetuksia, jotka vapautetaan asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdan säännösten soveltamisesta. Kantaja tarkensi, että havainnon tehnyt tarkastaja laskee 100 kilometrin etäisyyden edellä mainittujen paikkakuntien sijainnin välisenä etäisyytenä maantietä pitkin.
- 13 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tosiasiallisesta tilanteesta, että pöytäkirjasta [– –] käy ilmi, että Harghitan piirikuntaan kuuluvalla Bălanin paikkakunnalla pysäytettiin ja tarkastettiin 2.9.2020 klo 9.43 kantatiellä 125 16 kilometrin kohdalla ajoneuvoyhdistelmä, johon kuului ajoneuvo, jonka rekisterinumero on NT 89 YZO, ja puoliperävaunu, jonka rekisterinumero on NT 69 YZO, ja jota kantaja käyttää [– –] kuljetukseen oikeuttavan oikeaksi todetun jäljennöksen nojalla ja jota ajoi kuljettaja – –, joka suoritti vastikkeellista tavaroiden (puun ja puutavaran) maantiekuljetusta kansallisessa liikenteessä. Valvonnan yhteydessä tehtyjen tarkastusten ja kuljettajan ajopiirturista TachoScan Control -ohjelman avulla ladattujen tietojen analysoinnin perusteella **[alkup. s. 3]** todettiin vuorokautisen 10 tunnin enimmäisajoajan ylittyminen vähintään viidellä tunnilla, kun ylittäminen sallitaan, seuraavasti: kuljettaja oli 17.8.2020 klo 05.15 ja 18.[8].2020 klo 19.23 välisenä aikana ajanut 15 tuntia 56 minuuttia, kun vuorokautinen enimmäisajoaika on 10 tuntia, eli enimmäisajoaika oli ylitetty tarkalleen ottaen viidellä tunnilla 56 minuutilla. Tämä johtui siitä, että kuljettajan olisi pitänyt kyseisellä aikavälillä käyttää vähintään yhdeksän tunnin lakisääteinen vuorokautinen lepoaika, mutta pisin lepoaika oli vain kuusi tuntia 48 minuuttia. Tällä perusteella kantajalle määrättiin 9000 lein rahamääräinen seuraamus (tai 4500 leuta, jos rikkomuksen tekijä maksaa sakon 15 päivän kuluessa). Lisäksi todettiin, että lyhennettyä vuorokautista lepoaikaa oli lyhennetty vähintään kahdella tunnilla, kun sitä voidaan lyhentää enintään yhdeksään tuntiin, siis: kuljettaja – – käytti 25.8.2020 klo 00.54–04.24 välisenä aikana vuorokautisesta lepoajasta vain kolme tuntia 30 minuuttia, kun hänen olisi pitänyt käyttää lakisääteinen yhdeksän tunnin vähimmäislepoaika, jota hän siis lyhensi viidellä tunnilla 30 minuutilla. Tällä perusteella kantajalle määrättiin 4000 leun rahamääräinen seuraamus (tai 2000 leuta, jos rikkomuksen tekijä maksaa sakon 15 päivän kuluessa).
- 14 Kantajan yrityksen toimipaikka sijaitsee Neamţin piirikuntaan kuuluvassa Pipirigin kunnassa.
- 15 Kantaja toimitti oikeudenkäyntiasiakirjojen mukana kolme kuljetusasiakirjaa (puukuljetukset), joista yksi koski 17.8.2020 tehtyä tavarantoimitusta Târgu Neamţin paikkakunnan alueella (etäisyys tietä pitkin noin 30 km toimipaikasta), yksi 25.5.2020 tehtyä toimitusta Neamţin piirikuntaan kuuluvasta Pipirigin kunnasta Suceavan piirikunnassa sijaitsevaan Rădăuţin kaupunkiin (etäisyys tietä pitkin noin 120 km toimipaikasta), ja yksi 2.9.2020 tehtyä toimitusta Harghitan

piirikunnassa sijaitsevasta Sândominicin kunnasta Suceavan piirikunnassa sijaitsevaan Bogdăneștin kuntaan (etäisyys tietä pitkin noin 180 km).

Asiassa sovellettavat kansalliset säännökset sekä asiaa koskeva kansallinen oikeuskäytäntö

Kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja sekä kuljettajien ajojen rekisteröintijärjestelmien käyttöä koskevien sääntöjen soveltamista koskevien puitteiden vahvistamisesta annettu hallituksen asetus nro 37/2007 (Ordonanta Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora):

”1 §

(1) Tällä asetuksella vahvistetaan sellaisten kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevin sääntöjen soveltamista koskevat puitteet, joka suorittavat tieliikennekuljetuksia, jotka kuuluvat tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, jäljempänä asetus (EY) N:o 561/2006, soveltamisalaan, tai tieliikennekuljetuksia, jotka kuuluvat kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä koskevan eurooppalaisen sopimuksen, jäljempänä AETR-sopimus, soveltamisalaan.

(2) Tällä asetuksella vahvistetaan kuljettajien ajoaikojen, taukojen ja lepoaikojen rekisteröintijärjestelmien, jäljempänä ajopiirturit tai digitaaliset ajopiirturit, sellaisina kuin ne on määritelty tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85, sellaisena kuin se on muutettuna ja täydennettynä, liitteessä I ja liitteen I b alakohdassa, käyttöä koskevien sääntöjen soveltamista koskevat puitteet.

(3) Tällä asetuksella vahvistetaan tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta **[alkup. s. 4]** sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta 4.2.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014, jäljempänä asetus (EU) N:o 165/2014, säännösten soveltamista koskevat puitteet.

--

2 §

Kuljetustoiminta, johon viitataan asetuksen N:o (EY) 561/2006 13 artiklan 1 kohdan a–d, f–h ja i–p alakohdassa, vapautetaan Romanian alueella mainitun asetuksen säännösten soveltamisesta

Syyt, joiden perusteella tuomioistuin on päättänyt ennakkoratkaisupyyntön esittämiseen

- 16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin päätti esittää ensimmäisen kysymyksen unionin tuomioistuimelle, koska etäisyyden¹ käsite voidaan ymmärtää etäisyytenä, minne asti toiminta tapahtuu sen keskiön sisällä, josta toiminta alkaa. Tällaisen tulkinnan mukaan kuljetus ei saa ylittää 100 kilometrin etäisyyttä yrityksen toimipaikasta, mutta ajoneuvo voi silti kulkea yli 100 kilometriä, jos reittiosuus ei ole suora. Asetuksen N:o 561/2006 tarkoituksen mukainen tulkinta tarkoittaisi kuitenkin sitä, että etäisyyden käsitteellä on tosiasiasa viitattava ajoneuvon tosiasiallisesti kulkemaan matkaan (etäisyys tietä pitkin), koska asetuksella pyritään parantamaan sen soveltamisalan kohteena olevien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä tieliikenneturvallisuuden parantamiseen ylipäätään. Näihin tavoitteisiin ei päästä, jos 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua etäisyyden käsitteen katsotaan viittaavan kuljetuksiin, jotka suoritetaan 100 kilometrin etäisyydellä kehässä, jonka keskiössä yrityksen toimipaikka on, sillä käytännössä voidaan suorittaa tätä paljon pidempiä maantiekuljetuksia kehästä poistumatta riippuen siitä, millä osalla reittiä kuljetus tapahtuu.
- 17 Oikeussääntöjen sekavuutta lisää vielä muut asetuksessa etäisyyteen tehdyt viittaukset:
- johdanto-osan 24 perustelukappaleessa viitataan [ilmaisuun] **enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä**; tältä osin EU:n lainsäätäjän tarkoitus on selvä, kun kyse on etäisyydestä tietä pitkin
 - 3 artiklan a alakohta koskee säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, **kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä**
 - 3 artiklan f alakohdassa viitataan hinausajoneuvoihin, joita käytetään **enintään 100 kilometrin etäisyydellä niiden asemapaikasta**
 - 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa [säädetään seuraavaa]: [– –] tieliikennettä harjoitetaan yhdessä jäsenvaltiossa enintään 50 kilometrin etäisyydellä ajoneuvon asemapaikasta, mukaan luettuna paikallishallintoalueet, joiden keskus sijaitsee kyseisellä etäisyydellä
 - 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa viitataan säännölliseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen, jonka reitin päätepisteet ovat linnuntietä enintään 50 kilometrin etäisyydellä kahden jäsenvaltion välisestä rajasta ja jonka reitin pituus on enintään 100 kilometriä.

¹ Kääntäjän huomautus: koska asetuksen N:o 521/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdan suomenkielisessä versiossa käytetään käsitettä ”etäisyys”, vaikka muissa kieliversioissa, esim. romanian-, italian- ja ranskankielisissä versioissa, käytetään käsitettä, joka vastaa suomenkielistä ilmaisua ”säde”, myös tässä käytetään ilmaisua ”etäisyys”.

- 18 Lainsäätäjä tekee johdanto-osan 24 perustelukappaleen sanamuodossa ja 3 artiklan a alakohdan sanamuodossa [– –] siten selkeän viittauksen reittiin (eli ajoneuvolla tosiasiallisesti tietä pitkin ajettu matka) sekä 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa [– –] siihen, että molempien asianomaisten päätepisteiden on oltava linnuntietä enintään 50 kilometrin etäisyydellä, ja vielä siihen, että reitin pituuden on oltava enintään 100 kilometriä. Toisenlaisissa tapauksissa lainsäätäjä sitä vastoin käyttää etäisyyden käsitettä, joka tiukan kirjaimellisesti tulkittuna tarkoittaisi, ettei asetuksen säännöksiä sovelleta kuljettajan ajamasta matkasta ja kuljetukseen käytetystä ajasta riippumatta, mikä ei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ole säännösten tavoitteiden mukaista.
- 19 Osapuolten välinen oikeusriita on sidoksissa edellä mainitun oikeudellisen pulman ratkaisuun, sillä on mahdollista, että kuljetukset, jotka kantaja väittää suorittaneensa toimitettujen asiakirjojen perusteella, eivät ylitä [alkup. s. 5] 100 kilometrin etäisyyden kehää, jonka keskiössä kantajan toimipaikka sijaitsee, vaikka ajoneuvolla tosiasiallisesti kuljettu matka voikin joissakin kuljetuksissa ylittää 100 kilometriä.
- 20 Toisen kysymyksen esittämistä perustellaan sillä, että asetus N:o 561/2006 sisältää säännöksiä, joissa viitataan sekä vuorokautiseen että viikoittaiseen lepoon. Koska asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tilanne voidaan vapauttaa mainitun asetuksen soveltamisesta kansallisella säännöksellä ja kun mainitussa säännöksessä tarkoitettut kuljetukset suoritetaan niin, että osa kuljetuksista tapahtuu 100 km:n etäisyydellä yrityksen toimipaikasta ja osa ylittää tämän etäisyyden, herää kysymys, voidaanko asetusta soveltaa ainoastaan viimeksi mainittuihin kuljetuksiin. Asetusta olisi käytännössä mahdollista soveltaa vuorokautisten lepoaikojen osalta ainoastaan niihin vuorokausiin, joina tämäntyyppisiä kuljetuksia suoritetaan, mutta osittainen soveltaminen estäisi viikoittaisten lepoaikojen valvonnan. Asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua poikkeusta olisikin tulkittava ennemmin joko siten, että yritys, joka harjoittaa kuljetustoimintaa yleensä ylittämättä 100 kilometrin etäisyyttä, vapautetaan asetuksen soveltamisesta myös tuon etäisyyden ulkopuolella suoritettavissa kuljetuksissa, tai siten, että asetusta sovelletaan automaattisesti kaikkiin asianomaisen yrityksen suorittamiin kuljetuksiin, jos edes osa kuljetuksista ylittää 100 kilometrin etäisyyden.
- 21 Vaikka väitetyt rikkomukset koskevat käsiteltävänä asiassa vuorokautisten ajo- ja lepoaikojen noudattamista jättämistä, vastaus esitettyyn kysymykseen vaikuttaa [kansallisen] asian ratkaisuun, kun otetaan huomioon, että kaikkien käsiteltävässä asiassa suoritettujen kuljetusten jättäminen kokonaan asetuksen soveltamisen ulkopuolelle merkitsisi kantajan syyttömyyden tunnustamista siinäkin tapauksessa, että osa kuljetuksista on suoritettu 100 km:n etäisyyden ulkopuolella.