

Sprawa C-519/21**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

4 stycznia 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Rumunia)

Data wydania postanowienia odsyłającego:

10 listopada 2020 r.

Strona skarżąca:

Pricoforest SRL

Strona pozwana:Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
(ISCTR)

[...]

JUDECĂTORIA MIERCREA-CIUC

[...]

**WNIOSK O WYDANIE ORZECZENIA W TRYBIE
PREJUDYCJALNYM**

Judecătoria Miercurea-Ciuc (sąd pierwszej instancji w Miercurea-Ciuc, Rumunia), na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), wnosi do:

DO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ

O udzielenie odpowiedzi na następujące pytania prejudycjalne dotyczące wykładni art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006, ponieważ orzeczenie w tym zakresie jest użyteczne dla rozstrzygnięcia sporu krajowego.

1. Czy pojęcie „w promieniu do 100 km” zawarte w art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że linia prosta

wytyczona na mapie pomiędzy bazą przedsiębiorstwa a miejscem przeznaczenia musi być krótsza niż 100 km, czy też odległość faktycznie pokonana przez pojazd musi być krótsza niż 100 km?

2. Czy przepisy art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że wykonywanie przewozów takich jak przewidziane w tym przepisie, w tym niektórych w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, a innych wykraczających poza ten promień, w okresie jednego miesiąca, w kontekście wyłączenia sytuacji, o której mowa w art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006, z zakresu stosowania tego rozporządzenia w drodze przepisu krajowego zakłada, że ze stosowania wspomnianego rozporządzenia zwolnione są wszystkie rozpatrywane przewozy, wyłącznie przewozy przeprowadzone bez przekroczenia promienia 100 km czy też żadne z nich?

Przedmiot sporu. Istotne okoliczności faktyczne

- 1 Pismem procesowym wpisanym do rejestru przy Judecătoria Miercurea-Ciuc w dniu 25 września 2020 r. Pricoforest SRL wniosła przeciwko Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (państwowemu inspektoratowi kontroli transportu drogowego) skargę (plombe contravențională) na protokół z naruszenia [...], żądając uchylecia tego protokołu lub, tytułem żądania ewentualnego, zastąpienia nałożonej grzywny upomnieniem.
- 2 W uzasadnieniu wskazano, że w dniu 2 września 2020 r. o godz. 9.43 na drodze powiatowej nr 125, na 16 km, zespół pojazdów używanych przez skarżącego do przewozu drewna i materiałów drzewnych, składający się z pojazdu samochodowego o numerze rejestracyjnym NT 89 YZO i naczepy o numerze rejestracyjnym NT 69 YZO, prowadzony przez [...], został zatrzymany przez zespół kontrolny państwowej inspekcji transportu drogowego, który zwrócił się do [kierowcy] o wydanie karty do tachografu. Następnie do siedziby skarżącej został przesłany zakwestionowany protokół, którym nałożono na nią karę pieniężną za przekroczenie o 5 godziny i 56 minut maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu w okresie od 17 do 18 sierpnia 2020 r. oraz za skrócenie dziennego okresu odpoczynku w dniu 25 sierpnia 2020 r. o ponad 2 godziny.

[Or. 2]

- 3 Skarżąca wskazała, że O.G. (Ordonanța Guvernului) n. 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) (dekret rządowy nr 37/2007 w sprawie ustalenia zakresu stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców oraz korzystania z systemów rejestracji czynności kierowców) ma zastosowanie wyłącznie do kierowców uczestniczących w operacjach transportu drogowego objętych rozporządzeniem nr 561/2006, a to ostatnie stanowi, że przewozy wykonywane pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa leśne do przewozu rzeczy

w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa są zwolnione z jego przepisów, a przepis taki jest również obecny w prawie krajowym.

- 4 Tytułem żądania ewentualnego skarżąca wniosła o zastąpienie kary pieniężnej upomnieniem.
- 5 Co do prawa powołała się ona na wskazane powyżej akty normatywne.
- 6 Dla celów dowodowych złożyła ona zakwestionowany protokół oraz inne dokumenty i wniosła o przesłuchanie świadka.
- 7 Pozwany Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier wniósł **odповідь на скаргу**, żądając w niej oddalenia skargi i utrzymania w mocy zaskarżonego protokołu jako zgodnego z prawem i zasadnego.
- 8 W uzasadnieniu podał zasadniczo, że skarżąca popełniła naruszenie polegające na przekroczeniu o 5 godzin lub więcej maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godzin, a także naruszenie polegające na skróceniu o 2 godziny lub więcej skróconego minimalnego dziennego okresu odpoczynku. Ponadto wskazał on również, że urzędnik dokonujący ustalenia opisał fakt stanowiący naruszenie, wskazując wszystkie okoliczności, które mogą posłużyć do oceny powagi tego faktu; pozwany zaznaczył również, że sporządzony protokół korzysta z domniemania legalności i prawdziwości, a także że nieprzestrzeganie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku jest czynem stanowiącym duże zagrożenie społeczne, ponieważ zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego i innych osób obecnych w ruchu, ponieważ zmęczenie i brak odpoczynku są głównymi przyczynami wypadków drogowych.
- 9 Co do prawa pozwany wskazał na rozporządzenie (WE) nr 561/2006, decyzję 2009/959/UE, H.G. (Hotărârea Guvernului, decyzję rządu) nr 1088/2011, O.G. nr 26/2011, O.G. nr 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și Infrastructurii, dekret ministra transportu i infrastruktury) nr 980/2011, O.G. nr 27/2011, rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009.
- 10 Dla celów dowodowych przedłożył dokumentację pisemną i reprodukcje fotograficzne.
- 11 W dniu 6 listopada 2020 r. pozwany przedstawił **uwagi na piśmie**, w których wyjaśnił, że wyjątek określony w art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 odnosi się do transportu dokonywanego ściśle w promieniu 100 km od miejsca położenia bazy przedsiębiorstwa, która znajduje się w miejscowości Pitiligeni w okręgu Neamț, a pojazd został zatrzymany do kontroli w mieście Bălan w okręgu Harghita, które znajduje się w odległości 130 km od bazy przedsiębiorstwa.

- 12 Skarżąca złożyła **replikę**, w której podniosła, że nie kwestionuje wpisów na karcie do tachografu używanej przez kierowcę, lecz sposób, w jaki zinterpretował je urzędnik, który dokonał ustaleń, ponieważ wykorzystał on raport wygenerowany przez program TachoScan Control, nie uwzględniając innych dokumentów, które – gdyby ich zażądano – prowadziłyby do wniosku, że okresy zarejestrowane na karcie do tachografów dotyczą niektórych rodzajów transportu, które są wyłączone ze stosowania przepisów art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006. Ponadto wyjaśniła ona, że urzędnik, który dokonał ustaleń, potraktował promień 100 km tak samo jak odległość drogową pomiędzy dwoma wyżej wymienionymi miejscowościami.
- 13 Jeśli chodzi o stan faktyczny, sąd odsyłający zauważa, że z protokołu [...] wynika, iż w dniu 2 września 2020 r. o godz. 9.43 na drodze powiatowej 125 na km 16 w miejscowości Bălan, w okręgu Harghita, zatrzymano i skontrolowano na drodze zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego o numerze rejestracyjnym NT 89 YZO i naczepy o numerze rejestracyjnym NT 69 YZO, używany przez wnioskodawcę na podstawie poświadczonej kopii [...] zezwolenia na transport, prowadzony przez kierowcę [...] wykonującego odpłatny transport drogowy towarów (drewna i materiałów drzewnych) w ruchu krajowym. W czasie kontroli w wyniku przeprowadzonych weryfikacji i analizy danych pobranych za pomocą programu TachoScan Control z karty do tachografu należącej [**Or. 3**] do kierowcy, stwierdzono, że maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynoszący 10 godzin został przekroczony o 5 godzin lub więcej, kiedy dopuszczalne jest jego przekroczenie, a mianowicie: w okresie od godz. 5.15 w dniu 17.8.2020 R. do godz. 19.23 w dniu 18.6.2020 R. kierowca prowadził pojazd przez 15 godzin i 56 minut, w porównaniu z maksymalnym dziennym czasem jazdy wynoszącym 10 godzin, dokładniej mówiąc przekroczenie wynosi 5 godzin i 56 minut. Wynika to z faktu, że w odpowiednim przedziale czasowym kierowca był prawnie zobowiązany do skorzystania z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej 9 godzin, ale najdłuższy okres wynosił tylko 6 godzin i 48 minut. Z tego względu skarżąca otrzymała karę pieniężną w wysokości 9000 RON (lub 4500 lejów, jeżeli sprawca naruszenia wpłaci kwotę w ciągu 15 dni). Ponadto stwierdzono, że skrócony dzienny okres odpoczynku został skrócony o 2 godziny lub więcej, podczas gdy jego skrócenie jest możliwe do 9 godzin, a mianowicie: w dniu 25.8.2020 R. od godz. 00.54 do godz. 04.24 kierowca [...] korzystał jedynie z okresu odpoczynku dobowego w wymiarze 3 godzin i 30 minut w stosunku do dziennego okresu co najmniej 9 godzin, który powinien być odbyć zgodnie z prawem, w związku z czym skrócił ten ostatni okres o 5 godzin i 30 minut. Z tego powodu skarżąca otrzymała karę pieniężną w wysokości 4000 RON (lub 2000 lejów, jeżeli sprawca naruszenia wpłaci kwotę w ciągu 15 dni).
- 14 Baza skarżącej spółki znajduje się w gminie Pipirig, okręg Neamț.
- 15 Wnosząca odwołanie złożyła w aktach 3 dowody dostawy (transport drewna), z tego jedna [dostawa] z dnia 17.8.2020 R., zrealizowana w promieniu miejscowości Târgu Neamț (odległość drogową około 30 km od bazy), jedna

z dnia 25.5.2020 R. z gminy Pipirig, w okręgu Neamț, do miasta Rădăuți, w okręgu Suceava (odległość drogowa około 120 km), oraz jedna z dnia 2.9.2020 R. z gminy Sândominic, w okręgu Harghita, do gminy Bogdănești, w okręgu Suceava (odległość drogowa około 180 km).

Obowiązujące przepisy krajowe. Właściwe orzecznictwo krajowe

O.G. nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de incere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor autonoma și utilizarea aparatelor de încipre a actiităţii acestora (dekret rządowy nr 37/2007 w sprawie ustalenia zakresu stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców oraz korzystania z systemów rejestracji czynności kierowców):

„Artykuł 1

1. Niniejszy dekret ustanawia ramy stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących czynności transportu drogowego, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zwane dalej »rozporządzeniem (WE) nr 561/2006«, lub operacji transportu drogowego objętych Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie (AETR), zwaną dalej »umową AETR«.

2. Niniejszy dekret ustanawia ramy stosowania przepisów dotyczących używania systemów rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców, zwanych dalej tachografami lub tachografami cyfrowymi, określonych w załączniku I i załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

3. Niniejszy dekret ustanawia ramy stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 [Or. 4] w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, zwanego dalej »rozporządzeniem (UE) nr 165/2014«.

[...]

Artykuł 2

Przewozy, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. a)–d), f)–h) i j)–p) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, są wyłączone na terytorium Rumunii ze stosowania przepisów tego rozporządzenia.

Powody, które skłoniły sąd do wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

- 16 Co się tyczy pierwszego z przedstawionych pytań, sąd odsyłający postanowił zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości, ponieważ pojęcie promienia może oznaczać odległość, do której prowadzone jest działanie wokół punktu środkowego, z którego się rozpoczyna. W przypadku takiej interpretacji transport nie może przekraczać promienia 100 km od siedziby przedsiębiorstwa, ale pojazd może w każdym razie pokonać więcej niż 100 km, jeżeli odcinek trasy nie przebiega w linii prostej. Jednakże wykładnia w duchu rozporządzenia nr 561/2006 wskazywałaby, że pojęcie promienia musi odnosić się faktycznie do odległości rzeczywiście pokonanej przez pojazd (odległość na drodze), ponieważ rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników, do których ma ono zastosowanie, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Celów tych nie można by osiągnąć, gdyby pojęcie promienia do celów art. 13 ust. 1 lit. b) odnosiło się do transportu wykonywanego w okręgu o promieniu 100 km, którego punkt środkowy stanowi baza przedsiębiorstwa, ponieważ w praktyce transport mógłby być wykonywany na znacznie większej odległościach na drodze, bez opuszczania tego okręgu, w zależności od tego, po jakim odcinku trasy by przebiegał.
- 17 Niejasność, jaką wywołuje to uregulowanie, wzmacniają inne odniesienia do odległości w rozporządzeniu:
- motyw 24 preambuły odwołuje się do [wyrażenia] „**trasa nie przekracza 50 km**”; w takim przypadku zamiar prawodawcy europejskiego jest jasny, ponieważ chodzi o odległość na drodze;
 - art. 3 lit. a) mówi o pojazdach używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, **których trasa nie przekracza 50 km**;
 - art. 3 lit. f) odnosi się do pojazdów specjalistycznych pomocy drogowej poruszających się **w promieniu 100 km od swej bazy**;
 - art. 5 ust. 2 lit. a) [wskazuje]: przewóz drogowy wykonywany jest na terytorium jednego państwa członkowskiego w promieniu 50 km od miejsca, gdzie pojazd stacjonuje, w tym w obrębie lokalnych obszarów administracyjnych, których centrum leży w tym promieniu;
 - art. 16 ust. 1 lit. b) odnosi się do regularnych międzynarodowych przewozów osób, których punkty końcowe zlokalizowane są w odległości 50 km w linii

prostej od granicy pomiędzy dwoma państwami członkowskimi i o długości trasy do 100 km.

- 18 Prawodawca dokonuje zatem jasnych odniesień w brzmieniu motywu 24 preambuły i w brzmieniu art. 3 lit. a) [...] do trasy (to jest odległości na drodze, którą faktycznie pokonuje pojazd), jak również w art. 16 ust. 1 lit. b) [...] do okoliczności, że punkty końcowe muszą znajdować się w linii prostej nie dłuższej niż 50 km, a także do okoliczności, że trasa nie może przekraczać 100 km. Natomiast w pozostałych sytuacjach ustawodawca posłużył się pojęciem promienia, które przy ściśle dosłownej interpretacji oznaczałoby, że niezależnie od odległości pokonanej przez kierowcę i czasu poświęconego na wykonanie przewozu przepisy rozporządzenia nie znajdują zastosowania, co zdaniem sądu krajowego nie odpowiada celowi przepisów.
- 19 Spór między stronami zależy od rozstrzygnięcia tej problematyki prawnej, ponieważ możliwe jest, że przewozy, które skarżąca – jak twierdzi – wykonała zgodnie ze złożonymi dokumentami, nie [Or. 5] przekroczą okręgu o promieniu 100 km z bazą skarżącej jako punktem środkowym, niemniej w przypadku niektórych przewozów odległość faktycznie pokonana przez pojazd może przekroczyć 100 km.
- 20 Jeśli chodzi o pytanie drugie, jest ono uzasadnione faktem, że rozporządzenie nr 561/2006 zawiera przepisy, które odnoszą się nie tylko do odpoczynku dziennego, lecz również do odpoczynku tygodniowego. W kontekście wyłączenia sytuacji, o której mowa w art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006, ze stosowania tego rozporządzenia na mocy przepisu krajowego oraz faktu wykonywania przewozów, o których mowa w tym przepisie, z których część odbywa się w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, a niektóre z nich przekraczają ten promień, powstaje pytanie, czy rozporządzenie to może być stosowane tylko w odniesieniu do tych ostatnich przewozów. Konkretnie rzecz ujmując, nie jest wykluczona możliwość częściowego stosowania rozporządzenia tylko do dni, w których takie rodzaje przewozów są wykonywane w odniesieniu do dziennego okresu odpoczynku, ale taki sposób stosowania częściowego uniemożliwiłby sprawdzenie okresów odpoczynku tygodniowego. Wyjątek z art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006 powinien być zatem raczej interpretowany albo w ten sposób, że przedsiębiorstwo, które zwykle prowadzi działalność transportową, nie przekraczając promienia 100 km, jest wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia również w odniesieniu do przewozów wykonywanych poza tym promieniem, albo w ten sposób, że wykonywanie przynajmniej niektórych przewozów przekraczających ten promień automatycznie powoduje zastosowanie rozporządzenia do wszystkich przewozów wykonywanych przez to przedsiębiorstwo.
- 21 W niniejszej sprawie, mimo że omawiane naruszenia dotyczą nieprzestrzegania dziennego czasu prowadzenia pojazdu i dziennych okresów odpoczynku, odpowiedź na zadane pytanie ma wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, ponieważ całkowite wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia wszystkich

przewozów wykonywanych w niniejszej sprawie, nawet jeśli niektóre z nich są wykonywane poza promieniem 100 km, prowadziłyby do stwierdzenia niewinności wnioskodawcy.

22 [...]

DOKUMENT ROBOCZY