

**Υπόθεση C-13/21**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

4 Ιανουαρίου 2021

**Αιτούν δικαστήριο:**

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Ρουμανία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

10 Νοεμβρίου 2020

**Προσφεύγουσα:**

Pricoforest SRL

**Καθής:**

Inspectoratul de Stat pentru Conlul în Transportul Rutier (ISCTR)

---

[παραλειπόμενα]

**JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC**

[παραλειπόμενα]

**ΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ**

Το Judecătoria Miercurea-Ciuc (πρωτοδικείο Miercurea-Ciuc, Ρουμανία), αυτεπάγγελα, [παραλειπόμενα] δυνάμει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), ζητεί από

**ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Να απαντήσει στα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006, καθόσον μια τέτοια απόφαση είναι χρήσιμη για την επίλυση της διαφοράς ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου [παραλειπόμενα].

1. Η φράση «ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων» που περιέχεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1 στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι μια ευθεία γραμμή που σχεδιάζεται στον χάρτη μεταξύ της έδρας της επιχείρησης και

του προορισμού πρέπει να είναι μικρότερη των 100 χιλιομέτρων ή την έννοια ότι η πραγματική απόσταση που διένυσε το όχημα πρέπει να είναι μικρότερη των 100 χιλιομέτρων;

2. Έχει η διάταξη του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι η εκτέλεση μεταφορών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ανωτέρω διάταξη, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων μεταφορών σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από την έδρα της επιχείρησης, και άλλων που υπερβαίνουν το όριο αυτό, εντός χρονικού διαστήματος ενός μήνα, προκειμένου να χορηγηθεί εξαίρεση από την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού βάσει εθνικής διάταξης κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006, προϋποθέτει την εξαίρεση του συνόλου των οικείων μεταφορών από την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, μόνον εκείνων που εκτελούνται [χωρίς να] [παραλειπόμενα] υπερβαίνουν την ακτίνα των 100 χιλιομέτρων ή καμίας εξ αυτών;

### **Αντικείμενο της κύριας δίκης. Πραγματικά περιστατικά**

- 1 Με **εισαγωγικό δικόγραφο** που κατέθεσε ενώπιον του Judecătoria Miercurea-Ciuc (πρωτοδικείου Miercurea-Ciuc) στις 25 Σεπτεμβρίου 2020, η Pricoforest SRL άσκησε προσφυγή (plângere contravențională) κατά της Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (κρατικής υπηρεσίας για τον έλεγχο των οδικών μεταφορών, Ρουμανία), με την οποία ζητεί την ακύρωση της διαπιστωτικής πράξης παραβάσεως [παραλειπόμενα] ή, επικουρικά, την αντικατάσταση του επιβληθέντος προστίμου με μια προειδοποίηση.
- 2 Προς στήριξη της προσφυγής της, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι, στις 2 Σεπτεμβρίου 2020, στις 9:43, στο 16ο χιλιόμετρο της επαρχιακής οδού 125, μια ομάδα ελέγχου της κρατικής υπηρεσίας για τον έλεγχο των οδικών μεταφορών ακινητοποίησε τον συνδυασμό οχημάτων που χρησιμοποιούσε η προσφεύγουσα για τη μεταφορά ξυλείας και ξυλωδών υλικών, αποτελούμενο από το όχημα με αριθμό κυκλοφορίας NT 89 YZO και το ημιρυμουλκούμενο με αριθμό κυκλοφορίας NT 69 YZO, οδηγούμενο από [...], και ζήτησε [από τον οδηγό] την κάρτα ταχογράφου. Εν συνεχεία, διαβιβάστηκε στην έδρα της προσφεύγουσας η προσβαλλόμενη διαπιστωτική πράξη παραβάσεως, με την οποία της επιβλήθηκε πρόστιμο λόγω υπέρβασης κατά 5 ώρες και 56 λεπτά του μέγιστου ημερήσιου χρόνου οδήγησης για το χρονικό διάστημα από 17 Αυγούστου 2020 έως 18 Αυγούστου 2020 και για την άνω των 2 ωρών μείωση της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης στις 25 Αυγούστου 2020.

### **[σελ 2. του πρωτοτύπου]**

- 3 Η προσφεύγουσα ισχυρίστηκε ότι το 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 autoși utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora) (κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 37/2007, περί καθορισμού του πλαισίου εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τον χρόνο

οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων και τη χρήση συσκευών καταγραφής των δραστηριοτήτων τους) εφαρμόζεται μόνο στους οδηγούς που εκτελούν οδικές μεταφορές οι οποίες διέπονται από τον κανονισμό 561/2006, στον οποίον προβλέπεται ότι εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεών του οι μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από δασοκομικές επιχειρήσεις για μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της οικείας επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης, διάταξη που υπάρχει και στο εθνικό δίκαιο.

- 4 Επικουρικά, η προσφεύγουσα ζήτησε την αντικατάσταση του προστίμου με μια προειδοποίηση.
- 5 Ως προς το νομικό μέρος, έκανε επίκληση των ανωτέρω κανονιστικών πράξεων.
- 6 Ως αποδεικτικά στοιχεία, προσκόμισε την προσβαλλόμενη διαπιστωτική πράξη παραβάσεως καθώς και άλλα έγγραφα και ζήτησε την εξέταση μάρτυρα.
- 7 Η καθής, ήτοι η Inspectoratul de Stat pentru Conlul în Transportul Rutier (κρατική υπηρεσία για τον έλεγχο των οδικών μεταφορών), κατέθεσε **υπόμνημα αντικρούσεως**, ζητώντας την απόρριψη της προσφυγής και την επικύρωση της προσβαλλόμενης διαπιστωτικής πράξης παραβάσεως ως νόμιμης και βάσιμης.
- 8 Προς στήριξη των ισχυρισμών της η καθής επισήμανε, κατ' ουσίαν, ότι η προσφεύγουσα είχε διαπράξει την παράβαση της κατά τουλάχιστον 5 ώρες υπέρβασης της μέγιστης ημερήσιας διάρκειας του χρόνου οδήγησης των 10 ωρών, καθώς και την παράβαση της μείωσης κατά τουλάχιστον 2 ώρες της ελάχιστης περιόδου μειωμένης ημερήσιας ανάπαυσης. Επιπλέον, η καθής προέβαλε ότι ο υπάλληλος που συνέταξε τη διαπιστωτική πράξη περιέγραψε το γεγονός που συνιστά παράβαση, καταγράφοντας όλες τις περιστάσεις που μπορούν να χρησιμεύσουν για την εκτίμηση της βαρύτητας της παράβασης· επίσης, η καθής επισήμανε ότι η συνταχθείσα διαπιστωτική πράξη απολαύει τεκμηρίου νομιμότητας και αξιοπιστίας και ότι η μη τήρηση των χρονικών περιόδων οδήγησης και ανάπαυσης συνιστά συμπεριφορά λίαν επικίνδυνη για το κοινωνικό σύνολο, καθόσον τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της κυκλοφορίας και των λοιπών προσώπων που βρίσκονται εν κινήσει, ενώ η κόπωση και η έλλειψη ανάπαυσης αποτελούν τις κύριες αιτίες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων.
- 9 Ως προς το νομικό μέρος, η καθής παρέπεμψε στον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006, στην απόφαση 2009/959/ΕΕ, στην Η. Γ. (Hotărârea Guvernului) n. 1088/2011 (κυβερνητική απόφαση αριθ. 1088/2011), στο Ο. Γ. n. 26/2011 (κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 26/2011), στο Ο. Γ. n. 37/2007 (κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 37/2007), στο ΟΜΤΙ (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii) n. 980/2011 (διάταγμα του υπουργού μεταφορών και υποδομών αριθ. 980/2011), στο Ο. Γ. n. 27/2011 (κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 27/2011), στον κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009, στον κανονισμό (ΕΚ) 1072/2009, στον κανονισμό (ΕΚ) 1073/2009.

- 10 Ως αποδεικτικά στοιχεία, προσκόμισε έγγραφα και φωτογραφίες.
- 11 Στις 6 Νοεμβρίου 2020, η καθής κατέθεσε **γραφτές παρατηρήσεις**, διευκρινίζοντας ότι η εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 αφορά τις μεταφορές που εκτελούνται αυστηρά εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από τον τόπο όπου έχει έδρα η επιχείρηση, η οποία βρίσκεται στην περιοχή Pitiligeni της επαρχίας Neamț, και ότι το όχημα ακινητοποιήθηκε για έλεγχο στην πόλη Bălan της επαρχίας Harghita, που απέχει 130 χιλιόμετρα από την έδρα της επιχείρησης.
- 12 Η προσφεύγουσα κατέθεσε **υπόμνημα απαντήσεως**, με το οποίο υποστήριξε ότι δεν αμφισβητεί τις καταχωρίσεις της κάρτας ταχογράφου που χρησιμοποίησε ο οδηγός [...], αλλά τον τρόπο με τον οποίο τις ερμήνευσε ο υπάλληλος που συνέταξε τη διαπιστωτική πράξη παραβάσεως, διότι ο εν λόγω υπάλληλος χρησιμοποίησε την αναφορά που δημιουργήθηκε μέσω του προγράμματος TachoScan Control χωρίς να λάβει υπόψη τα λοιπά έγγραφα τα οποία, αν είχαν ζητηθεί από τον οδηγό, θα είχαν οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι περίοδοι που καταγράφηκαν στην κάρτα ταχογράφου αφορούν ορισμένα είδη μεταφορών που εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006. Περαιτέρω, η προσφεύγουσα υποστήριξε ότι ο υπάλληλος που συνέταξε τη διαπιστωτική πράξη παραβάσεως εξομοίωσε την ακτίνα των 100 χιλιομέτρων με το μήκος της διαδρομής μεταξύ των δύο ανωτέρω περιοχών.
- 13 Όσον αφορά τα επίδικα πραγματικά περιστατικά, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι από τη διαπιστωτική πράξη παραβάσεως [παραλειπόμενα] προκύπτει ότι, στις 2 Σεπτεμβρίου 2020, στις 9:43, στο 160 χιλιόμετρο της επαρχιακής οδού 125, στην περιοχή Bălan της επαρχίας Harghita, μια ομάδα ελέγχου ακινητοποίησε και έλεγξε καθ' οδόν τον συνδυασμό οχημάτων αποτελούμενο από το όχημα με αριθμό κυκλοφορίας NT 89 YZO και το ημιρυμουλκούμενο με αριθμό κυκλοφορίας NT 69 YZO, που χρησιμοποιούσε η προσφεύγουσα βάσει επικυρωμένου αντιγράφου [παραλειπόμενα] της άδειας μεταφοράς, οδηγούμενο από τον οδηγό [...], που εκτελούσε οδική μεταφορά εμπορευμάτων (ξύλειας και ξυλωδών υλικών) επ' αμοιβή στο εθνικό δίκτυο κυκλοφορίας. Κατά τη στιγμή του ελέγχου, μετά από τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν και την ανάλυση των δεδομένων που λήφθηκαν από την κάρτα ταχογράφου του [σελ. 3 του πρωτοτύπου] οδηγού, με τη βοήθεια του προγράμματος TachoScan Control, διαπιστώθηκε υπέρβαση 5 ωρών ή περισσότερων του μέγιστου ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών, ενώ επιτρέπεται η υπέρβασή του, και δη: στο διάστημα από τις 05:15 στις 17 Αυγούστου 2020 έως τις 19:23 στις 18 Αυγούστου 2020, ο οδηγός είχε οδηγήσει 15 ώρες και 56 λεπτά, σε σχέση με τον μέγιστο ημερήσιο χρόνο οδήγησης των 10 ωρών, ακριβέστερα η υπέρβαση ανέρχεται σε 5 ώρες και 56 λεπτά. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι, κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα, ο οδηγός έπρεπε να λάβει, σύμφωνα με τον νόμο, περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης τουλάχιστον 9 ωρών, αλλά η μεγαλύτερη περίοδος κατά την οποία αναπαύθηκε ήταν μόλις 6 ώρες και 48 λεπτά. Εξ αυτού του λόγου, επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα

πρόστιμο 9 000 ρουμανικών λεί (ή 4 500 λεί αν ο παραβάτης καταβάλει το ποσό εντός προθεσμίας 15 ημερών). Περαιτέρω, διαπιστώθηκε ότι η μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης είχε μειωθεί κατά 2 ώρες ή περισσότερες, ενώ υπάρχει δυνατότητα να μειωθεί έως 9 ώρες, και δη: στις 25 Αυγούστου 2020, στο χρονικό διάστημα από 00.54 έως 04.24, ο οδηγός [...] έλαβε περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης μόνον 3 ωρών και 30 λεπτών σε σχέση με την ελάχιστη ημερήσια περίοδο 9 ωρών την οποία έπρεπε να λάβει σύμφωνα με τον νόμο, με αποτέλεσμα να μειώσει την περίοδο ανάπαυσης κατά 5 ώρες και 30 λεπτά. Εξ αυτού του λόγου, επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα πρόστιμο 4 000 ρουμανικών λεί (ή 2 000 λεί αν ο παραβάτης καταβάλει το ποσό εντός προθεσμίας 15 ημερών).

- 14 Η έδρα της προσφεύγουσας εταιρίας βρίσκεται στον δήμο Pîrîrig της επαρχίας Neamț.
- 15 Η προσφεύγουσα κατέθεσε στη δικογραφία 3 δελτία παράδοσης (μεταφορά ξυλείας), για μία [παράδοση] στις 17 Αυγούστου 2020, που πραγματοποιήθηκε εντός της ακτίνας της περιοχής Târgu Neamț (μήκος διαδρομής περίπου 30 χιλιόμετρα από την έδρα της εταιρίας), μία στις 25 Μαΐου 2020, από τον δήμο Pîrîrig της επαρχίας Neamț στην πόλη Rădăuți της επαρχίας Suceava (μήκος διαδρομής περίπου 120 χιλιόμετρα), και μία στις 2 Σεπτεμβρίου 2020, από τον δήμο Sândominic της επαρχίας Harghita στον δήμο Bogdănești της επαρχίας Suceava (μήκος διαδρομής περίπου 180 χιλιόμετρα).

#### **Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου. Σχετική εθνική νομολογία**

O. G. 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) (κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 37/2007, περί καθορισμού του πλαισίου εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων και τη χρήση συσκευών καταγραφής των δραστηριοτήτων τους):

#### **«Άρθρο 1**

(1) Το παρόν διάταγμα καθορίζει το πλαίσιο εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν οδικές μεταφορές οι οποίες διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, καλούμενου στο εξής κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, ή οδικές μεταφορές που καλύπτονται από την ευρωπαϊκή συμφωνία που διέπει την εργασία πληρωμάτων οχημάτων τα οποία εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR), καλούμενη στο εξής συμφωνία AETR.



(2) Το παρόν διάταγμα καθορίζει το πλαίσιο εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τη χρήση συσκευών καταγραφής του χρόνου οδήγησης, των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών, στο εξής καλούμενων ταχογράφων ή ψηφιακών ταχογράφων, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι και στο παράρτημα ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως ισχύει με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις.

(3) Το παρόν διάταγμα καθορίζει το πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού (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 (ΕΟΚ) 3821/85 [σελ. 4 του πρωτοτύπου] του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καλούμενου στο εξής κανονισμού (ΕΕ) 165/2014

[...]

Άρθρο 2

**Οι μεταφορές οι οποίες μνημονεύονται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ έως δ΄, στ΄ έως η΄ και θ΄ έως ιστ΄, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 εξαιρούνται, στην επικράτεια της Ρουμανίας, από την εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού».**

### Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της απόφασεως περί παραπομπής

- 16 Όσον αφορά το πρώτο υποβληθέν ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε να ζητήσει την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως από το Δικαστήριο, καθόσον η έννοια της ακτίνας μπορεί να σημαίνει την απόσταση εντός της οποίας ασκείται μια δραστηριότητα περίξ του κέντρου από το οποίο εκκινεί. Εάν υιοθετηθεί μια τέτοια ερμηνεία, η μεταφορά δεν μπορεί να υπερβαίνει την ακτίνα των 100 χιλιομέτρων από την έδρα της επιχείρησης, αλλά το όχημα μπορεί να διανύσει απόσταση άνω των 100 χιλιομέτρων αν το τμήμα της διαδρομής δεν είναι σε ευθεία γραμμή. Εντούτοις, από την ερμηνεία του κανονισμού 561/2006 προκύπτει ότι η έννοια της ακτίνας πρέπει εν τοις πράγμασι να σχετίζεται με την πραγματική απόσταση που διένυσε το όχημα (μήκος διαδρομής), διότι ο κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων στους οποίους εφαρμόζεται, καθώς και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας εν γένει. Οι σκοποί αυτοί δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν αν η έννοια της ακτίνας κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, αφορούσε τις μεταφορές που εκτελούνται εντός κύκλου ακτίνας 100 χιλιομέτρων στο κέντρο του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης, διότι, στην πράξη, θα μπορούσαν να εκτελεστούν μεταφορές στις οποίες θα διανύονταν πολύ περισσότερα χιλιόμετρα χωρίς να εξέρχονται από

τον κύκλο αυτόν, ανάλογα με το τμήμα της διαδρομής στο οποίο κυκλοφορεί το όχημα.

- 17 Η σύγκυση που δημιουργείται από το ρυθμιστικό πλαίσιο επιτείνεται από τις λοιπές αναφορές στην απόσταση στο κείμενο του κανονισμού:
- στην αιτιολογική σκέψη (24) περιέχεται [η έκφραση] **σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων**· στην περίπτωση αυτή, η βούληση του Ευρωπαϊού νομοθέτη είναι σαφής, δοθέντος ότι πρόκειται για το μήκος της διαδρομής·
  - το άρθρο 3, στοιχείο α' αφορά τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, **η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα**·
  - το άρθρο 3, στοιχείο στ' αφορά ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας τα οποία επιχειρούν **σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων από τη βάση τους**·
  - το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α' [προβλέπει τα εξής]: [παραλείπόμενα] η οδική μεταφορά εκτελείται εντός ενός κράτους μέλους σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τον τόπο όπου βρίσκεται η βάση του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών διοικητικών ενοτήτων το κέντρο των οποίων ευρίσκεται μέσα στην ακτίνα αυτή·
  - το άρθρο 16, παράγραφος 1, στοιχείο β' αφορά τις τακτικές διεθνείς μεταφορές επιβατών, μεταξύ σημείων που βρίσκονται σε απόσταση 50 χιλιομέτρων κατ' ευθεία γραμμή από τα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών και για διαδρομές το μήκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα.
- 18 Συνεπώς, ο νομοθέτης κάνει σαφείς αναφορές στην αιτιολογική σκέψη (24) και στο άρθρο 3, στοιχείο α' [παραλείπόμενα] στην έννοια της διαδρομής (ήτοι το μήκος της διαδρομής, την οποία πραγματικά διένυσε το όχημα) ενώ στο άρθρο 16, παράγραφος 1, στοιχείο β' [παραλείπόμενα] διαλαμβάνεται ότι τα επίμαχα δύο σημεία πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση 50 χιλιομέτρων κατ' ευθεία γραμμή, καθώς και ότι το μήκος των διαδρομών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα. Αντίθετα, αυτό δεν συμβαίνει στις λοιπές περιπτώσεις στις οποίες ο νομοθέτης χρησιμοποιεί την έννοια της ακτίνας, η οποία, εάν ερμηνευόταν αυστηρά κατά γράμμα, θα σήμαινε ότι, ανεξάρτητα από την απόσταση που διανύθηκε από έναν οδηγό και τον χρόνο που απαιτήθηκε για τη μεταφορά, δεν θα εφαρμόζονταν οι διατάξεις του κανονισμού, πράγμα το οποίο, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, δεν συμβαδίζει με τον σκοπό των διατάξεων.
- 19 Η διαφορά μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης εξαρτάται από την επίλυση του εν λόγω νομικού ζητήματος, δεδομένου ότι είναι μεν πιθανόν οι μεταφορές τις οποίες η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι εκτέλεσε βάσει των προσκομισθέντων εγγράφων [σελ. 5 του πρωτοτύπου] να μην υπερβαίνουν τον κύκλο ακτίνας 100 χιλιομέτρων στο κέντρο του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχειρήσεως, όμως η πραγματική απόσταση που διένυσε το όχημα μπορεί να υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ορισμένες μεταφορές.

- 20 Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι ο κανονισμός 561/2006 περιλαμβάνει διατάξεις όχι μόνο για την ημερήσια ανάπαυση, αλλά και για την εβδομαδιαία ανάπαυση. Προκειμένου να χορηγηθεί εξαίρεση από την εφαρμογή του επίμαχου κανονισμού βάσει εθνικής διάταξης κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006 και προκειμένου να εμπίπτουν στον εν λόγω κανόνα οι μεταφορές που εκτελούνται, μεταξύ των οποίων ορισμένες εντός της ακτίνας των 100 χιλιομέτρων και ορισμένες που υπερβαίνουν την ακτίνα αυτή, τίθεται το ερώτημα αν ο κανονισμός μπορεί να εφαρμοστεί μόνο για τις τελευταίες αυτές μεταφορές. Ειδικότερα, δεν μπορεί να αποκλειστεί η δυνατότητα τμηματικής εφαρμογής του κανονισμού μόνο για τις ημέρες κατά τις οποίες εκτελούνται τέτοιου είδους μεταφορές όσον αφορά τον χρόνο ημερήσιας ανάπαυσης, εντούτοις μια τέτοια τμηματική εφαρμογή καθιστά αδύνατο τον έλεγχο των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Επομένως, η εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 561/2006 πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει είτε την έννοια ότι η επιχείρηση που ασκεί συνήθως δραστηριότητες μεταφοράς που δεν υπερβαίνουν την ακτίνα των 100 χιλιομέτρων εξαιρείται από την εφαρμογή του κανονισμού και για τις μεταφορές που εκτελούνται πέραν της εν λόγω ακτίνας, είτε την έννοια ότι η εκτέλεση τουλάχιστον ορισμένων μεταφορών που υπερβαίνουν την εν λόγω ακτίνα συνεπάγεται αυτόματα την εφαρμογή του κανονισμού για όλες τις μεταφορές που εκτελεί η οικεία επιχείρηση.
- 21 Στην υπό κρίση υπόθεση, μολονότι οι επίμαχες παραβάσεις αφορούν τη μη τήρηση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης και των ημερήσιων περιόδων ανάπαυσης, η απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα είναι ουσιώδης για την έκβαση της υπόθεσης [ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων], δεδομένου ότι ο πλήρης αποκλεισμός όλων των επίδικων μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, έστω και αν ορισμένες εκτελέστηκαν πέραν της ακτίνας των 100 χιλιομέτρων, συνεπάγεται τη μη ύπαρξη παραβατικής συμπεριφοράς εκ μέρους της προσφεύγουσας.