

Lieta C-13/21**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2021. gada 4. janvāris

Iesniedzējtiesa:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Rumānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 10. novembris

Prasītāja:

Pricoforest SRL

Atbildētāja:

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

[..]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC [Mierkurejas-Čukas pirmās instances tiesas, Rumānija]

[..]

LŪGUMS SNIEGT PREJUDICIĀLU NOLĒMUMU

Judecătoria Miercurea-Ciuc pēc savas ierosmes [..], pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 267. pantu, lūdz

EIROPAS SAVIENĪBAS TIESU

Atbildēt uz šiem prejudiciālajiem jautājumiem par Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, jo lēmums šajā ziņā ir lietderīgs pamatlietas izspriešanai [..].

1. Vai Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētais jēdziens “100 kilometru rādiusā” ir jāinterpretē tādējādi, ka taisnai līnijai, kas ir novilkta kartē starp transportlīdzekļa bāzes vietu un galamērķi, ir jābūt mazākai

par 100 km, vai tādējādi, ka transportlīdzekļa faktiski nobrauktajam attālumam ir jābūt mazākam par 100 km?

2. Vai Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunkta tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka, veicot minētajā tiesību normā paredzētos pārvadājumus, no kuriem mēneša laikā daži notiek 100 km rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas un citi pārsniedz šo rādiusu, apstākļos, kad valsts tiesiskais regulējums izslēdz Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto situāciju no šīs regulas tiesību normu piemērošanas, no regulas piemērošanas ir izslēgti visi attiecīgie pārvadājumi, [vai] tikai pārvadājumi, kas ir veikti, [ne]pārsniedzot [...] 100 km rādiusu, vai arī neviens no tiem?

Strīda priekšmets un faktiskie apstākļi

- 1 Ar **prasības pieteikumu**, kas *Judecătoria Miercurea-Ciuc* reģistrā tika reģistrēts 2020. gada 25. septembrī, *Pricoforest SRL* apstrīdēja (*plângere contravențională*) *Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier* [Valsts Ceļu satiksmes kontroles inspekcijas] protokolu [...], lūdzot to atcelt vai, pakārtoti, aizstāt piemēroto naudas sodu ar brīdinājumu.
- 2 Pamatojumā ir norādīts, ka 2020. gada 2. septembrī plkst. 9.43 uz rajona ceļa Nr. 125, 16. kilometrā, Valsts Ceļu satiksmes kontroles inspekcijas patrūļa apturēja transportlīdzekļu kombināciju, kuru prasītāja izmantoja kokmateriālu pārvadāšanai un kura sastāvēja no transportlīdzekļa ar reģistrācijas numuru NT 89 YZO un puspiekabes ar reģistrācijas numuru NT 69 YZO, kuru vadīja [...], pieprasot [vadītājam] uzrādīt tahogrāfa karti. Pēc tam prasītājai tika paziņots apstrīdētais protokols, ar kuru tai tika uzlikts naudas sods par transportlīdzekļa maksimālā ikdienas vadīšanas laikposma pārsniegšanu par 5 stundām un 56 minūtēm periodā no 2020. gada 17. līdz 18. augustam un par ikdienas atpūtas laikposma samazināšanu par vairāk nekā 2 stundām 2020. gada 25. augustā.

[oriģ. 2. lpp.]

- 3 Prasītāja norāda, ka *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)* (Valdības rīkojums Nr. 37/2007, ar ko nosaka noteikumus, kuri ir piemērojami transportlīdzekļa vadītāju vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem un vadītāju darbības reģistrācijas ierīču izmantošanai) ir piemērojams vienīgi transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic autopārvadājumus, kurus regulē Regula Nr. 561/2006, kurā ir paredzēts, ka šīs regulas tiesību normas neattiecas uz pārvadājumiem, kas ir veikti ar transportlīdzekļiem, kurus izmanto vai bez transportlīdzekļa vadītāja nomā mezsaimniecības uzņēmumi, lai preces, kas ir saistītas ar to komercdarbību, pārvadātu 100 kilometru rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas, kas ir kā daļa no to komercdarbības, minētā tiesību norma ir iekļauta arī valsts tiesībās.

- 4 Pakārtoti, prasītāja lūdz aizstāt naudas sodu ar brīdinājumu.
- 5 No tiesību viedokļa tā atsauca uz iepriekš minētajiem normatīvajiem aktiem.
- 6 Kā pierādījumus tā iesniedz apstrīdēto protokolu un citus dokumentus un lūdz uzklaut liecinieku.
- 7 Atbildētāja, *Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*, cēla **pretprasību**, lūdzot noraidīt sūdzību un apstiprināt apstrīdētā protokola likumību un pamatotību.
- 8 Pamatojumā tā būtībā norāda, ka prasītāja ir izdarījusi pārkāpumu, ko veido transportlīdzekļa 10 stundu maksimālā ikdienas vadīšanas ilguma pārsniegšana par 5 stundām vai vairāk, kā arī pārkāpumu, kuru veido saīsināta minimālā ikdienas atpūtas laikposma samazināšana par 2 stundām vai vairāk. Tā norāda arī, ka aģents, kas sastādīja protokolu, aprakstīja pārkāpumu veidojošos faktiskos apstākļus, norādot visus apstākļus, kas var būt noderīgi, lai izvērtētu faktisko apstākļu smagumu; tāpat atbildētāja norāda, ka sastādītajam protokolam ir piemērojama likumības un patiesuma prezumpcija un ka transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu neievērošana ir apstākļi, kam ir ievērojama sociālā bīstamība, jo tas apdraud satiksmes drošību, kā arī citu satiksmes dalībnieku drošību, jo nogurums un atpūtas trūkums ir galvenie ceļu satiksmes negadījumu cēloņi.
- 9 No tiesību viedokļa tā min Regulu (EK) Nr. 561/2006, Lēmumu 2009/959/ES, H. G. (*Hotărârea Guvernului*) n. 1088/2011 [Valdības lēmumu Nr. 1088/2011], O. G. n. 26/2011, O. G. n. 37/2007, OMTI (*Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii*) n. 980/2011 [Transporta un infrastruktūru ministra rīkojumu Nr. 980/2011], O. G. n. 27/2011, Regulu (EK) Nr. 1071/2009, Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un Regulu (EK) Nr. 1073/2009.
- 10 Kā pierādījumus tā iesniedz rakstveida dokumentus un foto uzņēmumus.
- 11 2020. gada 6. novembrī atbildētāja iesniedza **rakstveida apsvērumus**, kuros precizēja, ka Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētais izņēmums attiecas uz pārvadājumiem, kas ir veikti strikti 100 kilometru rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas, kura atrodas apdzīvotā vietā Pitiligeni [*Pitiligeni*] Njamcas [*Neamț*] apgabalā, un transportlīdzeklis tika apturēts pārbaudei Balanas [*Bălan*] pilsētā, Hargitas [*Harghita*] apgabalā, kas atrodas 130 km attālumā no transportlīdzekļa bāzes vietas.
- 12 Prasītāja iesniedza **repliku**, kurā apgalvo, ka apstrīd nevis ierakstus tahogrāfa kartē, kuru izmantoja autovadītājs [...], bet gan veidu, kādā tos interpretēja aģents, kas ir veicis konstatējumu, jo viņš izmantoja *TachoScan Control* programmas ģenerēto ziņojumu, neņemot vērā citus dokumentus, kuri, ja tie tiktu pieprasīti, ļautu secināt, ka tahogrāfa kartē ierakstītie laiki attiecas uz dažiem transporta veidiem, kas ir izslēgti no Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunkta tiesību normu piemērošanas. Turklāt tā precizē, ka aģents, kas ir

veicis konstatējumu, pielīdzināja 100 kilometru rādiusu ceļa garumam starp divām minētajām apdzīvotajām vietām.

- 13 Attiecībā uz faktiskajiem apstākļiem iesniedzējtiesa norāda, ka no protokola [...] izriet, ka 2020. gada 2. septembrī plkst. 9.43 Balanas pilsētā, Hargitas apgabalā, uz rajona ceļa Nr. 125, 16. kilometrā, tika apturēta un kontrolēta transportlīdzekļu kombinācija, kas sastāvēja no transportlīdzekļa ar reģistrācijas numuru NT 89 YZO un puspiekabes ar reģistrācijas numuru NT 69 YZO, kurus prasītāja izmantoja, pamatojoties uz transporta licences [...] apstiprinātu kopiju un kurus vadīja vadītājs [...], kas valsts satiksmē veica preču (kokmateriāli) autopārvadājumus par maksu. Kontroles laikā pēc veiktajām pārbaudēm un datu, kas ar programmas *TachoScan Control* palīdzību tika lejupielādēti no [oriģ. 3. lpp.] vadītājam piederošās tahogrāfa kartes, analīzes tika konstatēts, ka transportlīdzekļa 10 stundu maksimālais ikdienas vadīšanas laikposms tika pārsniegts par 5 stundām vai vairāk, kad ir atļauts to pārsniegt, tātad: laikā no 2020. gada 17. augusta plkst. 05.15 līdz 2020. gada 18. [augusta] plkst. 19.23 transportlīdzekļa vadītājs vadīja transportlīdzekli 15 stundas un 56 minūtes, salīdzinot ar 10 stundu maksimālo ikdienas vadīšanas laikposmu, līdz ar to pārsniegtais laiks bija 5 stundas un 56 minūtes. Tas bija saistīts ar faktu, ka šajā laikposmā autovadītājam saskaņā ar likumu bija jāievēro vismaz 9 stundu ikdienas atpūtas laikposms, bet garākais laikposms bija tikai 6 stundas un 48 minūtes. Par šo faktu prasītājai tika uzlikts naudas sods 9000 RON (Rumānijas lejas) apmērā (vai 4500 RON apmērā, ja pārkāpuma izdarītājs samaksā sodu 15 dienu laikā). Turklāt tika konstatēts, ka saīsinātais ikdienas atpūtas laikposms tika samazināts par 2 stundām vai vairāk, kad to ir iespējams samazināt līdz 9 stundām, tātad: 2020. gada 25. augustā laikā no plkst. 00.54 līdz plkst. 04.24 transportlīdzekļa vadītājs [...] ievēroja ikdienas atpūtas laikposmu tikai 3 stundu un 30 minūšu garumā, salīdzinot ar minimālu 9 stundu ikdienas [atpūtas] laikposmu, kas bija jāievēro saskaņā ar likumu, tādējādi samazinot minēto laikposmu par 5 stundām un 30 minūtēm. Par šo faktu prasītājai tika uzlikts naudas sods 4000 RON apmērā (vai 2000 RON apmērā, ja pārkāpuma izdarītājs samaksā sodu 15 dienu laikā).
- 14 Prasītājas transportlīdzekļa bāzes vieta ir Pipirigas [*Pipirig*] pašvaldībā Njamcas apgabalā.
- 15 Lietas materiāliem prasītāja pievieno 3 piegādes pavadzīmes (kokmateriālu transportēšana) – viena [piegāde], kas ir datēta ar 2020. gada 17. augustu, tika veikta Tirgu Njamcas [*Târgu Neamț*] apdzīvotās vietas tuvumā (apmēram 30 kilometru attālumā pa ceļu no bāzes vietas), viena, kas ir datēta ar 2020. gada 25. [augustu], tika veikta no Pipirigas pašvaldības Njamcas apgabalā uz Radaucu [*Rădăuți*] pilsētu, Sučavas [*Suceava*] apgabalā (ceļa garums apmēram 120 km), un viena, kas ir datēta ar 2020. gada 2. septembri, tika veikta no Sandominičas [*Sândominic*] pašvaldības Hargitas apgabalā uz Bogdanešti [*Bogdănești*] pašvaldību Sučavas apgabalā (ceļa garums apmēram 180 km).

Atbilstošās valsts tiesību normas un judikatūra

O. G. 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 (Valdības rīkojums Nr. 37/2007, ar ko nosaka noteikumus, kas ir piemērojami transportlīdzekļa vadītāju vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem un vadītāju darbības reģistrācijas ierīču izmantošanai):

“1. pants

(1) Šajā rīkojumā ir paredzēti noteikumi, kas ir piemērojami transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic autopārvadājumus, kurus regulē Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (turpmāk tekstā – “Regula (ES) Nr. 561/2006”), vai autopārvadājumus, kurus regulē Eiropas Līgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) (turpmāk tekstā – “*AETR* līgums”).

(2) Šajā rīkojumā ir paredzēti noteikumi, kas ir piemērojami transportlīdzekļa vadītāju vadīšanas laikposmu, pārtraukumu un atpūtas laikposmu reģistrācijas ierīču, turpmāk tekstā – tahogrāfi vai digitālie tahogrāfi, kas ir definēti Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, ar vēlākiem grozījumiem un papildinājumiem, I pielikumā un IB pielikumā, izmantošanai.

(3) Šajā rīkojumā ir paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 [oriģ. 4. lpp.] par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (turpmāk tekstā – “Regula (ES) Nr. 165/2014”), tiesību normu piemērošanas joma.

[..]

2. pants

Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta a)–d), f)–h) un i)–p) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem Rumānijas teritorijā nepiemēro šīs regulas tiesību normas”.

Iemesli, kuru dēļ tiesa iesniedza lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu

- 16 Runājot par pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa nolēma vērsties Tiesā, jo rādīsa jēdziens var nozīmēt attālumu, līdz kuram notiek darbība ap centru, no kura tā sākas. Šādas interpretācijas gadījumā transportēšana nedrīkst pārsniegt 100 km rādīsu no transportlīdzekļa bāzes vietas, bet transportlīdzeklis tomēr var nobraukt vairāk nekā 100 km, ja maršruts nav taisns. Tomēr interpretācija Regulas Nr. 561/2006 garā norādītu, ka rādīsa jēdzienam faktiski ir jāatsaucas uz transportlīdzekļa faktiski nobraukto attālumu (attālumu pa ceļu), jo regulas mērķis ir uzlabot darbinieku, uz kuriem tā attiecas, sociālos apstākļus, kā arī uzlabot ceļu satiksmes drošību vispār. Šos mērķus nevar sasniegt, ja rādīsa jēdziens 13. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē attiektos uz pārvadājumiem, kuri notiek aplī ar 100 km rādīsu no transportlīdzekļa bāzes vietas tā centrā, jo praksē varētu tikt veikti pārvadājumi ar daudz lielāku attālumu pa ceļu, neatstājot šo apli, atkarībā no ceļa posma, pa kuru notiek pārvietošanās.
- 17 Regulējuma neskaidrību palielina citas regulā esošās atsauces uz attālumu:
- regulas 24. apsvērumā ir minēta [frāze] **maršruta garums nepārsniedz 50 km**; šajā gadījumā Eiropas likumdevēja nolūks ir skaidrs, jo runa ir par attālumu pa ceļu;
 - 3. panta a) punktā ir minēti transportlīdzekļi, ko izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem, **ja maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus**;
 - 3. panta f) punktā ir minēti specializēti avārijas transportlīdzekļi, kas darbojas **100 km rādīsusā ap to bāzes vietu**;
 - 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā [ir norādīts]: [...] transporta operācijas tiek veiktas vienā dalībvalstī līdz 50 kilometru rādīsusā no vietas, kur bāzēts transportlīdzeklis, ieskaitot vietējos administratīvos apgabalu, kuru centri atrodas apgabalā, ko ietver šis rādīsus;
 - 16. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir atsauce uz regulāriem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem, kuru maršruta galapunkti atrodas 50 kilometru attālumā taisnā līnijā no divu dalībvalstu robežas un kuru maršruta garums nepārsniedz 100 kilometrus.
- 18 Tādā veidā 24. apsvēruma formulējumā un 3. panta a) punkta formulējumā [...] likumdevējs izmantoja skaidras atsauces uz maršrutu (proti, uz attālumu pa ceļu, ko transportlīdzeklis ir faktiski nobraucis), kā arī 16. panta 1. punkta b) apakšpunktā [...] uz apstākli, ka diviem konkrētiem maršruta galapunktiem ir jāatrodas 50 kilometru attālumā taisnā līnijā, kā arī uz apstākli, ka maršruta garums nedrīkst pārsniegt 100 kilometrus. Savukārt citās situācijās likumdevējs atsauca uz rādīsa jēdzienu, kas stingri gramatiskā interpretācijā nozīmētu, ka, neatkarīgi no transportlīdzekļa vadītāja nobrauktā attāluma un no vadīšanas laika, regulas tiesību normas nebūtu piemērojamas, kas, iesniedzējtiesas skatījumā, neatbilstu regulējuma mērķim.

- 19 Strīda izšķiršana starp pusēm ir atkarīga no šīs tiesību problēmas risinājuma, jo ir iespējams, ka prasītājas veiktie pārvadājumi, kā to liecina iesniegtie dokumenti [orig. 5. lpp.], nepārsniedz apli ar 100 km rādiusu no prasītājas bāzes vietas centrā, tomēr dažos pārvadājumos transportlīdzekļa faktiski nobrauktais attālums var pārsniegt 100 km.
- 20 Runājot par otro jautājumu, to pamato apstākļi, ka Regulā Nr. 561/2006 ir ietvertas tiesību normas, kurās ir atsauce ne tikai uz ikdienas atpūtu, bet arī uz iknedēļas atpūtu. Apstākļos, kad valsts tiesiskais regulējums izslēdz Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto situāciju no šīs regulas tiesību normu piemērošanas un kad, veicot minētajā tiesību normā minētos pārvadājumus, no kuriem daži notiek 100 km rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas un citi pārsniedz šo rādiusu, rodas problēma, vai regula var tikt piemērota tikai pēdējiem minētajiem pārvadājumiem. Praksē nav izslēgta regulas daļējas piemērošanas iespēja tikai dienām, kurās ir veikti šādi pārvadājumu veidi, attiecībā uz ikdienas atpūtas laiku, tomēr šāda daļēja piemērošana padarītu par neiespējamu iknedēļas atpūtas laika pārbaudi. Tātad Regulas Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētais izņēmums drīzāk būtu interpretējams vai nu tādējādi, ka uzņēmums, kas parasti veic pārvadājumus, nepārsniedzot 100 km rādiusu, ir izslēgts no regulas piemērošanas arī attiecībā uz pārvadājumiem, kas ir veikti, pārsniedzot minēto rādiusu, vai arī tādējādi, ka, veicot vismaz vienu pārvadājumu, kas pārsniedz šo rādiusu, regula tiek automātiski piemērota visiem pārvadājumiem, kurus ir veicis attiecīgais uzņēmums.
- 21 Lai gan šajā gadījumā iespējamie pārkāpumi attiecas uz ikdienas vadīšanas laikposma un ikdienas atpūtas laikposmu neievērošanu, atbilde uz uzdoto jautājumu ietekmē [valstī izskatāmās] lietas iznākumu, jo visu šajā gadījumā veikto pārvadājumu pilnīga izslēgšana no regulas piemērošanas, pat ja daži pārvadājumi tika veikti, pārsniedzot 100 km rādiusu, liktu konstatēt prasītājas vainas neesamību.